Za Kierownicą

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

Nr 10 (75)

ROK PIĄTY — **Warszawa, dnia 16 - 30 maja 1952 r.**



WIĘCEJ TRUDU NA ĆWICZENIACH — MNIEJ KRWI W BOJU
(SUWOROW)

PRZYSTĄPIĆ Z PEŁNĄ ENERGIĄ DO SZKOLENIA NA OBOZACH LETNICH

Z poczuciem dobrze wypełnionego obowiązku żołnierze opuścili mury koszar. Dobre wyniki w szkoleniu w okresie zimowym, sukcesy w Przeglądzie Generalnym są dowodem, że kierowcy i specjaliści naszej służby rozumieją poważne zadania, jakie naszemu wojsku powierzył naród budujący socjalizm.

Na obozy letnie żołnierze służby samochodowej wyjechali z postanowieniem dalszego pogłębiania swej wiedzy wojskowej i umiejętności praktycznych. W tym podstawowym dla szkolenia okresie samochodziarze, tak jak żołnierze wszystkich rodzajów broni z jeszcze większą energią i zapałem uzupełniać będą wiadomości teoretyczne praktycznymi doświadczeniami. Wiedzą oni bowiem, że okres letni stanowi dla nich podstawę do osiągnięcia dobrych wyników we wszystkich rodzajach wyszkolenia.

Aby nasz wysiłek szkoleniowy mógł dać oczekiwane rezultaty, już dziś, w pierwszych dniach obozów wszyscy kierowcy i specjaliści naszej służby muszą jasno zdać sobie sprawę z głównych celów letniego szkolenia, z różnic istniejących pomiędzy szkoleniem garnizonowym a szkoleniem na obozie.

Obok umiejętności stałego utrzymywania naszych pojazdów w pełnej gotowości bojowej i właściwego chronienia ich w każdym terenie przez okopanie, zamaskowanie i ubezpieczenie, naczelnym zadaniem kierowców wojskowych jest nauczyć się po mistrzowsku prowadzić samochody, traktory i motocykle w każdym terenie, w rozmaitych warunkach atmosferycznych i o każdej porze dnia i nocy.

Trzeba abyśmy wszyscy, a w szczególności kierowcy młodego rocznika zrozumieli, że tylko mistrzowskie prowadzenie i wzorowa pielęgnacja samochodu, pomimo trudnych warunków polowych, pozwala całkowicie wyzyskać ogromne możliwości i wspaniałe zalety naszej techniki.

Pewność i śmiałość w prowadzeniu samochodu osiągniemy jedynie pod warunkiem wszechstronnej znajomości jego budowy, technicznych i taktycznych właściwości oraz pod warunkiem prawidłowej i szybkiej orjentacji w terenie bez względu na porę dnia czy nocy. Niemniejszy wkład wysiłku w szkolenie w warunkach polowych winni dać specjaliści samochodowi. Każdy specjalista musi rozumieć, że jego umiejętności są podstawą gotowości technicznej samochodów, traktorów i motocykli. Zajęcia wyszkoleniowe powinni oni łączyć z praktyczną pracą przy samochodach, przyczyniając się w ten sposób do podniesienia gotowości bojowej jednostki.

W toku szkolenia na obozach letnich musimy pamiętać, że każdy kierowca i specjalista samochodowy jest w pierwszym rzędzie żołnierzem. To też wyrobić w sobie hart, odwagę i wytrzymałość na trudy, nauczyć się posługiwać bronią jest następnym z kolei zadaniem wszystkich żołnierzy służby samochodowej na obozie letnim.

Ze szkoleniem bojowym i fachowym wzrastać musi poziom wyszkolenia politycznego. Tylko świadomy żołnierz zdający sobie sprawę z zaszczytnej służby w Ludowym Wojsku Polskim, z zadań jakie nasz naród, budujący socjalizm powierzył siłom zbrojnym, może zwycięsko pokonać wszystkie trudności, doskonale opanować technikę i zdobyć tytuł wzorowego kierowcy — przodownika w wyszkoleniu.

Szczególne obowiązki w okresie wzmożonego szkolenia na obozach letnich spoczywają na członkach parti i ZMP-owcach. Przodownictwo każdego członka partii i ZMP-owca w szkoleniu jest poważnym czynnikiem podniesieniu poziomu gotowości bojowej i dbałości o sprzęt.

W trudnej, wymagającej skupienia pracy na obozie letnim kierowcom i specjalistom winny być wzorem wspaniałe tradycje bojowe służby samochodowej niezwyciężonej Armii Radzieckiej. Przykład niezłomnego hartu, poświęcenia i męstwo radziecko-polskiego braterstwa broni winien nas dziś mobilizować do jeszcze aktywniejszej pracy w dziedzinie wyszkolenia. Będzie to najlepszą odpowiedzią podżegaczom wojennym na ich imperialistyczne zakusy.

KPR. SIWIEC WYRÓŻNIONY ODZNAKĄ „WZOROWEGO KIEROWCY"

Żołnierz Polski Ludowej — pismo codzienne pomorskiego okręgu wojskowego donosi, o odznaczeniu odznaką „Wzorowego Kierowcy" znanego przodownika wyszkolenia politycznego i fachowego kpr. Siwca. Kpr. Siwiec jest inicjatorem akcji oszczędności mps, którą do dnia dzisiejszego żołnierze służby samochodowej kontynuują z zapałem.

Dobrymi wynikami w szkoleniu odpowiadamy na imperialistyczne zakusy

Już od połowy maja jednostka nasza jest na obozie letnim. Na ćwiczeniach w polu, na strzelnicy i w polowej sali motoryzacyjnej żołnierze - kierowcy rozpoczęli nowy okres szkolenia.

Równie starannie przeprowadzamy wyszkolenie polityczne. Na jednej z ostatnich informacji prasowych dowiedzieliśmy się o dalszym montowaniu przez anglo amerykańskich imperialistów, neohitlerowskiego Wehrmachtu, zagrażającego bezpośrednio naszym granicom na Odrze i Nysie. Wiemy także że siły obozu pokoju potężnieją z dnia na dzień. Narody miłujące pokój mobilizują swe siły, które zdolne są nie dopuścić do rozpętania nowej wojny.

Naszą żołnierską odpowiedzią na wszystkie prowokacje imperialistyczne, będzie pełne wykorzystanie ćwiczeń letnich, dla dalszego podniesienia gotowości bojowej naszych jednostek. Wytyczną w szkoleniu letnim jest dla nas 1 Majowy rozkaz Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego.

Już pierwsze wyniki uzyskane przez naszych kierowców są dowodem, że dobrze realizują oni ten rozkaz. Uczestnicy kursu kierowców, młodzi żołnierze naszej służby poczynili już znaczne postępy w prowadzeniu pojazdów mechanicznych w terenie.

Postanowili oni z inicjatywy przewodniczącego koła ZMP szer. Bugaja otrzymać przy końcowych egzaminach oceny bardzo dobre.

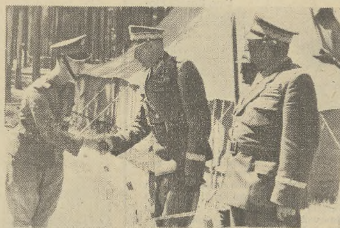
plut. J. Świerzak
korespondent „ZK"

Ćwiczenia letnie rozpoczęte



Na letnich ćwiczeniach żołnierze służby samochodowej udoskonalają swój kunszt żołnierski. Uczą się, dzięki współdziałaniu z innymi rodzajami broni, wykonywać sprawniej odpowiedzialne zadania, jakie stoją przed naszym nowoczesnym w pełni zmotoryzowanym wojskiem. Wyrabiają w sobie hart, inicjatywę, ofiarność i wytrzymałość na trudy — nieodłączne cechy żołnierza Ludowej Armii. Na zdjęciu: pododdział służby łączności, dzięki doskonałemu opanowaniu przez kierowcę szer. J. Niwkę jazdy w terenie, sprawnie wykonuje swoje ćwiczebne zadanie.

Wykonamy z honorem



1-Majowy rozkaz Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego stawia przed całym Ludowym Wojskiem, a więc i przed Służbą Samochodową trudne, ale i zaszczytne zadania.

W rozkazie tym Marszałek Rokossowski polecił:

— PODNOSIĆ NIEUSTANNIE POZIOM WYSZKOLENIA BOJOWEGO I POLITYCZNEGO... WZMACNIAĆ USTAWICZNIE ŚWIADOMĄ DYSCYPLINĘ WOJSKOWĄ.

Żołnierze kierowcy powinni zwrócić szczególną uwagę na słowa Marszałka Rokossowskiego, w których rozkazuje On:

— WYKORZYSTAĆ W PEŁNI LETNI OKRES SZKOLENIA DLA DOSKONALENIA KUNSZTU ŻOŁNIERSKIEGO.

Na obozach musimy więc wykazać naszą gotowość bojową, będziemy ustawicznie walczyć o przodownictwo w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym.

1-Majowy rozkaz Marszałka Rokossowskiego jest dla nas żołnierzy służby samochodowej drogowskazem w walce o nowe sukcesy. Wykonamy go z honorem wzmacniając w ten sposób siłę Ludowego Wojska Polskiego stojącego u boku niezwyciężonej Armii Radzieckiej i wraz z armiami demokracji ludowych na straży światowego pokoju.

Wzorowy przemarsz na obozy

Do redakcji „Za Kierownicą" napływają listy, w których kierowcy donoszą o wzorowym wykonaniu przez jednostki naszej służby przemarszu na obozy letnie. Kierowcy, mechanicy i specjaliści służby samochodowej w prostych żołnierskich słowach piszą o wykonaniu swych obowiązków przy realizacji tego ważnego zadania.

★

W jednostce naszej kierowcy i mechanicy już od dawna rozpoczęli prace przygotowawcze w celu zabezpieczenia wzorowego przemarszu na letnie ćwiczenia. Zdawaliśmy sobie doskonale sprawę, że dzięki sprawnemu wykonaniu przemarszu na obozy, będziemy mogli od razu przystąpić do odbywania ćwiczeń letnich.

Bodźcem w przygotowaniach do sprawnego przejazdu na ćwiczenia był dla nas 1-Majowy Rozkaz Ministra Obrony Narodowej Marszałka Rokossowskiego.

Dzisiaj, kiedy jesteśmy już na ćwiczeniach letnich donosimy, że przemarsz odbył się sprawnie, a pododdział nasz dzięki takim kierowcom i mechanikom jak st. szer. Frajtak, st. szer. Babecki i kpr. Wiosna, otrzymał pochwałę od d-cy jednostki.

kpr. Rutkowski

Dowództwo jednostki, w której służy st. szer. Szolc stawia go za wzór innym kierowcom, aby tak jak on nauczyli się troszczyć o powierzony sprzęt i dobrze wykonywać rozkazy przełożonych. St. szer. Szolc wyróżnił się zwłaszcza podczas przemarszu jednostki na obóz letni. Wykonał wzorowo zadania, jakie mu wyznaczył dowódca, a także pomagał młodszym i mniej doświadczonym kierowcom.

Chor. K. Bronek

WZOROWY PARK POLOWY

ZABEZPIECZY OBSŁUGĘ POJAZDÓW NA OBOZIE



Pod okiem doświadczonych podoficerów naszej służby przebiegają sprawnie prace w parku samochodowym. Na zdjęciu: zdejmowanie opony przed oddaniem jej do polowej wulkanizatorni.

Do jednego z najpoważniejszych zadań, jakie stoją przed żołnierzami służby samochodowej w okresie ćwiczeń letnich należy bezsprzecznie założenie wzorowego parku polowego. Park taki służy bowiem do: przechowywania (miejsca postoju), do fachowej obsługi (myjnia, stacja benzynowa) oraz do szybkiego doprowadzenia do pełnej sprawności technicznej (parkowa stacja obsługi) wszystkich samochodów jednostki, poddanych zazwyczaj w okresie letnim intensywnemu użytkowaniu.

Dobrze urządzony i wyposażony park samochodowy zapewnia nam planową i racjonalną eksploatację, wysoką jakość obsługi technicznej i nie tylko podnosi sprawność techniczną pojazdów, ale nawet powiększa ich przebiegi międzynaprawcze.

Nic więc dziwnego, że jak najlepsze zorganizowanie parków polowych staje się sprawą honoru całego stanu osobowego jednostki wyjeżdżającej na obóz letni.

Zgodnie z 1-Majowym rozkazem Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski K. Rokossowskiego żołnierze służby samochodowej postanowili również w roku bieżącym tak urządzić parki polowe swych jednostek i tak zorganizować w nich służbę parkową, aby cała nasza wspaniała technika samochodowa produkcji polskiej i radzieckiej mogła być w czasie ćwiczeń wszystkich jednostek Wojska Polskiego w pełni wykorzystana.

Wiemy, że polowy park samochodowy może być zorganizowany na starym miejscu, tzn. na miejscu, na którym był park w roku ubiegłym, względnie na zupełnie nowym miejscu. Niezależnie jednak od tego, czy organizuje się park na miejscu starym, czy na nowym, aby doprowadzić go do wzorowego stanu należy włożyć w to dużo jeszcze wysiłku, pracy i pomysłowości żołnierskiej.

Tak więc, w zasadzie różnica pomiędzy starym parkiem a nowym polega jedynie na tym, że park stary posiada już odpowiednie wytyczone granice i pewne uzbrojenie terenu (bramy, doły przeglądowe itp.), czego nie posiada miejsce wytypowane pod nowy park.

Każdy żołnierz służby samochodowej pracując nad udoskonaleniem parku chce doprowadzić go do takiego stanu, aby być dumnym z dzieła swego i kolegów.

Zabierając się do pracy każdy kierowca musi sobie w pierwszym rzędzie uzmysłowić czym kieruje się d-ca wybierając miejsce pod park. Do tych, którymi się kieruje d-ca należą:

— Dogodność ochrony i obrony parku.
— Dobre maskowanie naturalne.
— Dobre odwodnienie.
— Sucha i twarda powierzchnia.
— Dogodne drogi dojazdowe i wyjazdowe.
— Bezpieczeństwo pożarowe.
— Obecność wody (rzeka, jezioro itp.)

Są to oczywiście zasady ogólne. W praktyce jest trudno znaleźć teren odpowiadający wszystkim tym wymogom, dlatego d-ca kierując się powyższymi zasadami wybiera taki teren, który w większym, czy mniejszym stopniu odpowiada tym wymogom, z tym, że parkowanie jeśli zachodzi potrzeba stworzy już sztucznie, dając odpowiednie zadania do wykonania pododdziałom samochodowym. D-ca może np. zarządzić:

1. Dla zwiększenia bezpieczeństwa p/pożarowego usunąć chwasty, trawę, chrust i różne śmiecie z całego terytorium parku ponadto, jeżeli las posiada drzewa z suchymi gałęziami usunąć je. Wokół całego parku, dla zabezpieczenia przed przerzuceniem się pożaru z lasu bądź odwrotnie, przekopać pas szerokości 2 — 3 m.

2. Dla szybkiego odwodnienia terenu podczas silnej ulewy, w celu nie dopuszczenia tworzenia się błota względnie rozlewiska wykopać wg naszkicowanego planu rowy odwadniające z tym, że poszczególnym pododdziałom poleca się stałą nad nimi opiekę.

3. Dla lepszego maskowania każdy pododdział zasadzi wzdłuż dróg i w miejscu parkowania pojazdu drzewa. Drzewka takie spełniają dwojaką rolę. Po pierwsze służą jako naturalna maska, po drugie chronią pojazdy od zgubnego działania promieni słonecznych na ogumienie, farbę itp. Ponadto w parkach, gdzie kierowcy sumienniej podchodzą do swych obowiązków wyplecie się z wikliny lub gałęzi specjalne, bielone wapnem pokrowce na opony.

4. Dla utrudnienia dostępu do parku, w celu należytej jego ochrony całe terytorium parku ogrodzi się (najlepiej do tego celu służy drut kolczasty).

5. Specjalną uwagę zwrócić na drogi wewnątrz parku, które muszą być sprofilowane i posiadać w miarę możliwości twardą nawierzchnię. Do tego celu najlepiej nadaje się żużel, gruz z rozbieranych ceglanych budynków względnie żwir kamienisty.

Gdy będą przeprowadzone omówione wyżej prace przystępuje się do wykończenia wszystkich elementów parku, do których należą:

— Punkt kontrolno-techniczny.
— Myjka samochodów.
— Parkowa stacja obsługi.
— Stacja benzynowa.
— Miejsce dla parkowania pojazdów.
— Rozmieszczenie znaków wewnątrz parku.



KPR. BUZAŁA

Kpr. Buzała Florian, przodujący członek partii, wzorowy kierowca i zdyscyplinowany żołnierz jest zdolnym i pracowitym elekrotechnikiem samochodowym jednostki. Dzięki jego wytężonej pracy i pomysłowości, jednostka otrzymała wielokrotnie pochwały za wzorowe wykonywanie zadań postawionych przez dowództwo. Często można zastać kpr. Buzałę wieczorem w warsztacie w czasie wolnym od zajęć, jak pochylony nad swoim stołem naprawia stare i wykonuje zupełnie nowe akumulatory. Na zdjęciu kpr. Buzała przy sprawdzaniu instalacji elektrycznej.

KPR. LUTKIEWICZ

Kpr. Lutkiewicz Józef, aktywny członek ZMP jest kierownikiem PSO w jednostce. Dużo pomysłów racjonalizatorskich zastosowanych przez niego w codziennej pracy, przyczyniło się do znacznych oszczędności. Dowództwo wyraża się o nim z wielkim uznaniem i stawia kpr. Lutkiewicza za wzór żołnierza ZMP-owca. Jego wysiłek, zmysł organizacyjny i osobisty wkład pracy przy naprawie samochodów daje pozytywne wyniki. Kpr. Lutkiewicz nie poprzestaje jednak na dotychczasowych osiągnięciach. Pracuje dalej nad nowymi pomysłami racjonalizatorskimi, które ułatwią pracę jemu i kolegom. Pomagają mi w tym — mówi fachowe czasopisma radzieckie i polskie.

SZER. KWAŚNIEWSKI

Znany żużlowiec z kadry narodowej, zdobywca pierwszego miejsca w Międzynarodowym Raidzie Techniczno - Doświadczalnym samochodów ciężarowych szeregowiec Kwaśniewski Jan przoduje w nauce, biorąc jednocześnie aktywny udział w pracy społecznej na terenie jednostki, w której odbywa służbę. Na zdjęciu: szer. Kwaśniewski w kabinie „swego" samochodu.

BOMB. STEMPEL

Bomb. Stempel Józef, jest kierowcą samochodu ZIS-150. Dba o powierzony mu sprzęt i otacza go troskliwą opieką. Pracę jego w przeprowadzaniu planowych przeglądów i napraw cechuje dokładność i systematyczność. Dzięki właściwej i umiejętnej regulacji gaźnika, zaoszczędził w ciągu ubiegłego roku 700 litrów benzyny oraz przejeździł przeszło 20 000 kilometrów ponad normę używalności opon. Sposobów, jakimi doszedł do imponujących sukcesów w dziedzinie oszczędności paliwa bomb. Stempel nie okrywa tajemnicą. Chętnie dzieli się ze swymi kolegami doświadczeniami, nabytymi w ciągu swej dwuletniej praktyki. Często występuje na zebraniach dyskusyjnych wśród kierowców, przy czym głównie podkreśla, że najistotniejszymi czynnikami, dodatnio wpływającymi na oszczędność paliwa są: ciągła kontrola i regulacja gaźnika, szczególnie w okresie eksploatacji w warunkach polowych.

Na szlaku bojowym służby samochodowej



Wiele trudnych operacji w latach wojny z niemieckimi faszystami przeprowadziły pomyślnie jednostki I i II Armii WP, dzięki wysokim zaletom bojowym swych żołnierzy - kierowców. Potrafili oni wzorując się na swych kolegach kierowcach Armii Radzieckiej pomimo uciążliwych warunków konserwowania i użytkowania pojazdów mechanicznych w polu, zapewnić zawsze powierzonym sobie samochodom i traktorom wysoką sprawność techniczną. Wykazali mistrzowskie opanowanie prowadzenia pojazdów w najbardziej niedostępnym terenie. Na zdjęciu: przeprawa po moście pontonowym plutonu samochodowego I Armii WP w kwietniu 1945 roku w czasie forsowania jednego z dorzeczy Nysy Łużyckiej przez oddziały naszego Ludowego Wojska.

Zdjęcie archiwalne.

KIEROWCA na

LETNI okres szkolenia wykorzystać w pełni dla doskonalenia kunsztu żołnierskiego, wyrabiać w żołnierzach hart, ofiarność i wytrzymałość na trudy, inicjatywę, śmiałość, czujność i koleżeństwo żołnierskie — polecił w swym 1-Majowym rozkazie Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Konstanty Rokossowski.

Rozkaz Marszałka zapadł głęboko w serca wszystkim żołnierzom naszego Ludowego Wojska. Stał się wytyczną w służbie i pracy żołnierskiej, drogowskazem, który kieruje prosto na drogę sukcesów i osiągania jeszcze wyższego poziomu wyszkolenia i lepszego opanowania żołnierskich specjalności.

Marszałek Polski Konstanty Rokossowski mocno podkreśla konieczność pełnego wykorzystania okresu letniego szkolenia. Okresu, który ma podstawę znaczenia dla trwałego przyswojenia sobie przez cały stan osobowy wojska prawdziwych cech żołnierskich: hartu, ofiarności, inicjatywy, śmiałości i koleżeństwa. O pełne przyswojenie tych cech walczyć będą w czasie nadchodzących ćwiczeń letnich również żołnierze naszej służby: kierowcy i specjaliści samochodowi jednostek WP.

Zbliżający się okres ćwiczeń rozpoczynają oni świadomi, jak poważne i odpowiedzialne zadania stoją dziś przed służbą samochodową. Kierowcy i specjaliści WP wiedzą dobrze, że nasza służba dawno już przestała być służbą tyłową, wykonującą jedynie zadania gospodarcze i transportowe. W warunkach nowoczesnej wojny sprawność żołnierska kierowców we wszystkich rodzajach broni, a więc w artylerii, moto-piechocie, w saperach, czy łączności, zadecyduje na równi ze sprawnością innych żołnierzy o pomyślnym wykonaniu natarcia, o zabezpieczeniu każdego niemal bojowego zadania swych jednostek.

Lata minionej wojny z niemieckimi faszystami dowiodły niezbicie, że w jednostkach Armii Radzieckiej, gdzie kierowcy posiadali gruntowne przeszkolenie i bojową praktykę, tam każda operacja czy manewr był przeprowadzony w najściślejszym współdziałaniu wszystkich żołnierzy. Często też przychodziło kierowcy walczyć na równi z żołnierzami innych broni, gdy wykonując swoje bojowe zadanie, został zaatakowany z powietrza lub napotkał zagony pancerne nieprzyjaciela.



Dlatego właśnie te wspaniałe cechy żołnierskie: bojową odwagę, hart, ofiarność i inicjatywę muszą zgodnie z 1-Majowym rozkazem Marszałka Rokossowskiego wyrabiać w sobie żołnierze służby samochodowej. Muszą więc na równi z żołnierzami innych służb wykorzystywać wszystkie warunki letniego szkolenia dla gruntownego przeszkolenia bojowego.

Każdy dzień spędzony w warunkach ćwiczebnych, zbliżonych do warunków na polu walki, musimy wykorzystać dla wszechstronnego zaznajomienia się z taktyką broni w której służymy. Lepiej opanować znaki sygnalizacyjne, sprawniej podwozić działa na stanowiska ogniowe i piechotę na podstawy wyjściowe do natarcia, szybciej zajmować rejon

plut. M. Kuraś

RACJONALIZACJA USPRAWNIA pracę na obozach letnich

Ruch racjonalizatorski w szeregach żołnierzy — kierowców służby samochodowej ma już swą bogatą tradycję. Dzięki niemu kierowcy osiągają coraz to wyższy poziom wyszkolenia bojowego i fachowego, łatwiej pokonują trudności. Praca racjonalizatorów i wynalazców w znacznym stopniu pomaga lepiej wykorzystywać nasz park samochodowy, żołnierze wykonują liczne przyrządy ułatwiające im obsługę i naprawę pojazdów, w okresie letnim wykonują we własnym zakresie wiele urządzeń parku polowego.

Są jednak jeszcze kierowcy, którzy nie doceniają ogromnego znaczenia racjonalizacji. Nie mają oni nic oczywiście przeciwko samej racjonalizacji. Sami jednak nie starają się ulepszyć swej pracy nie szukają nowych dróg w rozwiązywaniu bieżących zadań.

Warunki obozowe zbliżone do warunków frontowych sprzyjają bardzo rozwojowi racjonalizatorstwa i wynalazczości. Doświadczenia z obozów letnich w latach ubiegłych wykazują wyraźnie jak bardzo pomogły żołnierzom — kierowcom pomysły racjonalizatorskie na ćwiczeniach i w parku polowym, jak bardzo usprawniły im pracę w tym okresie.

I tak na jednym z obozów wymurowana z cegieł i ocementowana z wierzchu rampa do mycia traktorów bardzo często nie nadawała się do użytku.

Cóż z tego, że była mocna i wytrzymała ciężar takiego nawet traktora jak „Staliniec“, kiedy gąsienice po pewnym czasie kruszyły jej nawierzchnię ześlizgując się po gładkim i twardym cemencie. Wystarczyło kilka razy wjechać i zjechać z rampy, aby stała się nie do używania. Powodowało to w rezultacie poważne zahamowanie prac przy traktorach.

Kpr. K. Mroczek wpadł tymczasem na bardzo prosty, lecz cenny pomysł. Nawierzchnię rampy, po której dotychczas ześlizgiwały się gąsienice traktorów krusząc ją, pokrył podłogą z desek układając je równolegle do toczących się gąsienic. Deski użyte do pokrycia nawierzchni rampy, nasycił przepracowanym olejem, czyniąc je w ten sposób odporne na wilgoć i łupanie się.

Rys. 1.

I rampa służyła dobrze kierowcom, ułatwiając mycie traktorów. (rys. 1).

—O—

Dużo kłopotu sprawiła kierowcom jednostki oficera W. sprawa właściwego umieszczenia sprzętu saperskiego, znajdującego się w wyposażeniu ich samochodów. Umocowanie narzędzi na bocznej ścianie skrzyni ładunkowej nie było dobre. Na ćwiczeniach w lesie, gdy trzeba było przejeżdżać przez gęste krzewy, gałęzie wysuwały narzędzia.

Zamocowanie narzędzi na podłodze wewnątrz skrzyni chroniło wprawdzie od zgubienia, ale były one z kolei narażone na niszczenie przez chodzenie po nich podkutymi butami.

Racjonalizatorski pomysł kierowców Papierkowskiego i Namysłowskiego polegał na umocowaniu narzędzi saperskich pod skrzynią ładunkową oraz za kabiną, między ramą, a spodnią częścią podłogi, tak jak to widać na rysunku. (rys. 2).

Łopata
Łom

Rys. 2.

—O—

A Oto inny przykład obozowej racjonalizacji. W czasie ćwiczeń w terenie jednemu z kierowców upadł przy kontrolowaniu zawartości zbiornika benzynowego korek od zbiornika na ziemię. Dowódca zarządził natychmiastowy odjazd i z braku czasu kierowca nie zdążył odszukać korka. Koledzy tego kierowcy postanowili zabezpieczyć się przed podobnymi wypadkami, w wyniku których narażeni jesteśmy na ubytek benzyny, która będzie się wylewać na skutek wstrząsów.

Zabezpieczenie takie jest proste. Wystarczy kawałek dobrego bowdenu, który do korka i metalowego drążka możemy sami przylutować. Jasne, że drążek musi być dłuższy niż średnica otworu zbiornika benzynowego, dla którego jest przeznaczony (rys. 3).

—O—

Samochody w parkach polowych są narażone na działanie promieni słonecznych. Budowa osłon w rodzaju skrzyneczek do zakrywania opon przed promieniami słonecznymi jest kosztowna, gdyż potrzebne są deski-niepraktyczne ze względu na ich ciężar. Poza tym, skrzynka taka nie przepuszcza świeżego powietrza, co gorsze temperatura w niej jest wyższa, niż normalnie, co ujemnie wpływa na oponę.

korek
bowden
lutowane
drążek metalowy

Rys. 3.

Kierowca kpr. Zakrzewski wpadł na inny lepszy pomysł. Uplótł sam matę z wikliny, (której pełno nad wodą lub na podmokłych łąkach). Maty takie są przewiewne i bardzo trwałe przy uważnym obchodzeniu się z nimi.

Jak wygląda taka mata widzimy na rysunku (rys. 4).

—O—

Przykładów podobnych pomysłów racjonalizatorskich można by przytoczyć bardzo dużo. Ale nawet te, któreśmy podali świadczą wyraźnie, jak duże oszczędności przynoszą one służbie samochodowej, a ich twórcom — kierowcom ułatwienia w pracy. Dzięki racjonalizacji kierowcy na obozach letnich mogą szybciej i dokładniej wykonywać trudne zadania ćwiczebne postawione im przez dowództwo.

Na ćwiczeniach letnich w roku bieżącym ruch racjonalizatorski rozszerzy jeszcze bardziej swe kręgi, bo kierowcy coraz bardziej rozumieją, że „nie święci garnki lepią“, a korzyści płynące z usprawnień racjonalizatorskich są olbrzymie.

Analizując uważnie Koledzy wszystko, co wykonujecie Wy i Wasi towarzysze z innych jednostek, dzielcie się z innymi doświadczeniami. Będzie to podstawą dalszego rozszerzania racjonalizacji w naszej służbie, a tym samym doskonalenia kunsztu żołnierskiego w letnim okresie szkolenia, jak to nakazuje w swym 1 Majowym rozkazie Marszałek Polski K. Rokossowski.

Rys. 4.

letnich ĆWICZENIACH

wyczekiwania, lepiej chronić swoje pojazdy przez maskowanie i okopywanie — oto co musi doskonale opanować kierowca, pragnący stanąć w pierwszym szeregu przodowników wyszkolenia bojowego służby samochodowej.

Kierowcy i specjaliści samochodowi WP wiedzą, że zadania postawione przed naszą służbą w nadchodzącym okresie obozów letnich decydują często o rezultatach przeprowadzanych ćwiczeń i o jakości przeszkolenia całego wojska. Wiadomo, że sprawny przemarsz jednostek, szybki manewr i zaskoczenie zależne są przede wszystkim od gotowości bojowej i sprawności technicznej parku samochodowo-traktorowego. Dlatego każde nasze zadanie, bez względu na warunki terenowe i atmosferyczne, musi być wzorowo wykonane.

Toteż szkolić się w jeździe terenowej, w marszach kolumny i pojedyńczo, za dnia i w nocy tak, jak szkolić się w zabezpieczaniu pojazdów przed ogniem artyleryjskim i lotniczym oraz we współdziałaniu z innymi rodzajami broni muszą żołnierze służby samochodowej z największą troskliwością. Również utrzymywanie w pełnej sprawności technicznej i gotowości bojowej, przez wzorowe urządzenie polowych parków samochodowych, przez sprawne zaopatrywanie pojazdów w mps., przez troskliwą konserwację i opiekę techniczną — jest niemniej ważnym zadaniem, jakie stoi przed nami w okresie obozów letnich.

W tych kierunkach pójdą — zgodnie z rozkazem 1-Majowym Marszałka Polski K. Rokossowskiego — wysiłki kierowców i mechaników, szeregowych, podoficerów i oficerów w okresie letnich obozów szkoleniowych. W zapewnieniu pomyślnych wyników w tej pracy pomocą im będzie powiązanie szkolenia politycznego z bieżącymi zadaniami wyszkolenia bojowego i fachowego.

Właśnie tu, na letnich ćwiczeniach, gdzie hartuje się żołnierz, gdzie nabiera takich zalet moralno-bojowych, jak wierność przysiędze wojskowej i sztandarowi jednostki, jak czujność, odwaga, wytrzymałość i ofiarność — tu powstają nowe, liczne szeregi przodowników. Tu praca polityczna, głosząca idee pokoju, postępu, wolności i socjalizmu, rozbudza w masach żołnierskich płomienne uczucia patriotyczne i bezgraniczne oddanie sprawie obrony naszej niepodległości i szczęścia Ludowej Ojczyźnie.

Tu praca wychowawcza, nawiązująca do postępowych tradycji narodu polskiego i pielęgnująca tradycje braterstwa broni i idei z Armią Radziecką rozpala żołnierzy do przykładnego wykonywania powierzonych im obowiązków, do wzięcia pełnej odpowiedzialności za powierzone im zadania.

×

1 Majowy rozkaz Marszałka Rokossowskiego jest drogowskazem w walce o nowe sukcesy w bojowym, politycznym i fachowym wyszkoleniu służby samochodowej na obozach letnich. Wykonując go z honorem jeszcze bardziej wzmocnimy siłę wojska polskiego. Wykażemy, że Ludowe Wojsko Polskie wiernie stoi na straży twórczej pracy w naszej Ojczyźnie, gotowe w każdej chwili odeprzeć wszelkie zakusy anglo-amerykańskiego imperializmu, montującego neohitlerowski Wehrmacht.

por. Lewandowski

OD NASZYCH KORESPONDENTÓW

WYKONALIŚMY URZĄDZENIA OBOZU

Od kilku dni jesteśmy na obozie letnim. Pomimo trudności, jak to zwykle bywa na początku, prace nad urządzeniem elementów parku polowego posuwają się szybko naprzód. Ostatnio otrzymaliśmy od d-cy rozkaz wykonania rampy polowej do konserwacji i mycia samochodów oraz traktorów.

W pracy, przy jej budowaniu wyróżnili się między innymi kierowcy: kpr. Kościuch, Bocheń, st. strz. Szydło i Broda. Wiedzieli oni, że dla pomyślanego przeprowadzenia szkolenia na obozie niezbędne są właśnie takie narzędzia jak rampa polowa, sala motoryzacyjna i inne narzędzie parkowej stacji obsługi. Toteż nie szczędzili wysiłków.

Dziś rampa służy już nam i kolegom, a za wzorowe wykonanie rozkazu nasz pododdział otrzymał wyróżnienie.

kpr. Tomalek

PRZODUJĄCY PODOFICER — KIEROWCA

Kpr. Witiński nigdy nie zastanawia się jak długo służy już jego „Zis“. Myśli natomiast ciągle nad tym, w jaki sposób przedłużyć jego eksploatację. Troska o wóz, o przedłużenie okresu jego użytkowania stała się głównym zadaniem, jakie postawił przed sobą kpr. Witiński.

Ciągła kontrola na przeglądach, sumienność w usuwaniu zauważonych niesprawności technicznych daje pozytywne wyniki. Wóz jest nie tylko sprawnym, lecz co najważniejsze kierowca robi poważne oszczędności mps dochodzące do 70 litrów benzyny miesięcznie. Sukces ten nie przyszedł kpr. Witińskiemu łatwo.

Dokonałem tego — mówi — ponieważ rozumiem, jakie zadania stoją przed naszą służbą. Aby mieć tak poważne oszczędności, trzeba troszczyć się o każdy zespół samochodu, szczególnie zwracać uwagę na układ zasilania. **ppor. J. Kowalski**

WALCZYMY O OSZCZĘDNOŚĆ BENZYNY

Obozy letnie rozpoczęte. Kierowcy naszej jednostki oraz ich najbliżsi przyjaciele, mechanicy z parkowej stacji obsługi zadomowili się, na pięknej leśnej polanie będącej obozowym parkiem samochodowym naszego pododdziału.

Po rozlokowaniu samochodów i wykonaniu niezbędnych urządzeń celem ich obsługi rozpoczęło się szkolenie. Wczesnym rankiem każdego dnia długi wąż samochodów opuszcza bramę parku aby wraz z piechotą udać się na ćwiczenia. Teren codziennych ćwiczeń, w których bierzemy udział jest trudny. Piaski, zagajniki i poprzecinane rowami suche łąki. Niejednokrotnie stosować musimy jazdę na niskiej przekładni. W tych warunkach poważne zagadnienie stanowi walka o oszczędność benzyny. Początkowo wielu naszym kolegom jak np. szer. Kowalskiemu, Bakowi, Jasiołowi a zapewne i innym zdawało się, że w tych warunkach oszczędności są niemożliwe i walki, jaką toczyliśmy w tej sprawie w garnizonie na obozie trzeba zaprzestać.

Stanowisku zajętemu przez wyżej wspomnianych kolegów sprzeciwił się zdecydowanie kpr. Misiąg. W ubiegłym roku brał on jako obserwator udział w terenowym raidzie samochodowym na jednym z obozów. Mistrz raidu nie tylko nie przekroczył na swym „ZIS-5“, pomimo trudnego terenu, normy spalania, lecz wykazał się poważnymi oszczędnościami.

Kpr. Misiąg przykład ten spopularyzował, pouczając nas równocześnie o środkach stosowanych przez przodujących kierowców podczas jazdy terenowej, które pozwalają im oszczędzać paliwo. Dziś, mimo wzmożonej eksploatacji i naprawdę trudnych warunków terenowych walka o oszczędność benzyny na obozie letnim toczy się nadal. Mamy w niej już szereg poważnych sukcesów.

kpr. Kazanek

Czytelnicy piszą — REDAKCJA ODPOWIADA

St. strz. Pytlarz. Żary. Po przejściu do rezerwy, przy oddawaniu wojskowego pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych otrzymujecie pozwolenie cywilne kategorii III.

Na wniosek dowództwa zdemobilizowanemu kierowcy może być wymienione pozwolenie wojskowe na cywilne II kategorii.

Kpt. Z. Wilamowski

ZADANIA instruktora-podoficera W NAUCE JAZDY

POWAŻNE i odpowiedzialne zadania stawia okres szkolenia letniego przed podoficerami - instruktorami nauki jazdy. Na nich to bowiem spoczywa odpowiedzialność za nauczenie kierowców, szczególnie młodego rocznika, mistrzowskiego władania naszą wspaniałą techniką w trudnych warunkach polowych.

Aby dobrze wywiązać się z tego trudnego zadania podoficerowie - instruktorzy muszą w pierwszym rzędzie poznać główne cele i metody szkolenia, umieć samemu niezawodnie prowadzić pojazd w każdych warunkach. Celem przyjścia kolegom z pomocą drukujemy poniższy artykuł.

W szkoleniu kierowców w prowadzeniu pojazdów w terenie zasadnicze znaczenie posiada poglądowość. Właściwie przeprowadzony pokaz najbardziej celowego w danych konkretnych warunkach sposobu działania, najskuteczniej pomaga kierowcom opanować technikę prowadzenia pojazdu. Warunkiem efektywności pokazu jest przeprowadzenie go w ten sposób, ażeby kierowca mógł bezpośrednio zaobserwować działania, które powinien wykonywać w dalszej sytuacji samemu. Ćwiczenia praktyczne w prowadzeniu pojazdów winny mieć charakter ustalonego systemu, pozwalającego w najwłaściwszy sposób wypełnić cele stawiane w założenie szkolenia.

Niezachowanie kolejności ćwiczeń w jeździe terenowej doprowadzić może do zaistnienia nieszczęśliwych wypadków i uszkodzeń pojazdów. Przy stopniowym zaś utrudnieniu ćwiczeń i stopniowym zwiększeniu wysiłku wymaganego od organizmu (szczególnie ważne przy szkoleniu motocyklistów) kierowca będzie mógł poradzić sobie z każdą przeszkodą i utrudnieniem terenowym.

Stopniowe utrudnienie ćwiczeń winno równocześnie wiązać się ściśle z bezwzględną koniecznością właściwego wykonania przez szkolnego kierowcę uprzedniego zadania.

Instruktor obierając zadania ćwiczebne według sił i umiejętności kierowców, przewidując dostępne dla nich sposoby ich wykonania, zabezpiecza w ten sposób prawidłowe wykonanie zadań, a tym samym przyczynia się nie tylko do wytworzenia u kierowców niezbędnych nawyków, ale zarazem kształci w nich pryncypialne podejście do zadania, wyrabia przyzwyczajenie wykonywania go do końca wbrew trudnościom.

W procesie szkolenia instruktor winien zwracać uwagę na zdolności każdego z kierowców i w zależności od nich decydować o wydzieleniu czasu niezbędnego im dla pełnego opanowania tego lub innego sposobu prowadzenia pojazdu.

Przy szkoleniu w technice prowadzenia pojazdu w konkretnych warunkach terenowych (błoto, piasek, brody, leśne bezdroża itp.) na początku ćwiczenia nieodzownym jest osiągnięcie przez kierowców zrozumienia specjalnych cech jazdy w każdym z wymienionych wypadków oraz umiejętności wyboru prawidłowych sposobów działania.

Instruktor nie powinien jednak żądać przy tym od szkolących się szybkiego wykonania ćwiczenia. Szybkość ta bowiem wzrastać będzie sama z siebie w procesie automatyzacji sposobów działania jako jakościowa strona szkolenia.

Nauczenie każdego konkretnego działania powinno rozpoczynać się od objaśnienia i pokazu (jeżeli to możliwe).

Objaśnienie winno dać kierowcom niezbędne wiadomości pozwalające rozumnie i celowo podchodzić do praktycznego wykonania tego lub innego zadania. Sam zaś pokaz winien dawać prawidłowe, pełne naświetlenie charakteru i sposobu przeprowadzenia postawionego zadania. Instruktor do pokazu winien odnosić się ze szczególnym poczuciem odpowiedzialności, działać po uprzednim przemyśleniu w sposób prawidłowy żądając tego samego od podległych mu szkolących się.

I tak np. instruktor pokazując technikę pokonania wzniesienia winien być pewien, że na danym biegu będzie on mógł pokonać zbocze w ustalonym kierunku i według sposobu działania, który chce on przyswoić kierowcom. Weźmy dla odmiany inny przykład. Instruktor pokazując technikę przebycia brodu na motocyklu bez wyłączenia silnika, musi być pewien, że silnik nie zgaśnie.

Objaśnieniu i pokazowi winna towarzyszyć właściwa organizacja mająca na celu skupienia uwagi kierowców. Przed objaśnieniem i pokazem każdego nowego działania instruktor winien tak rozstawić kierowców, ażeby mogli oni dokładnie widzieć pokaz i aby rozstawienie sprzyjało równocześnie umocnieniu dyscypliny zajęcia. Naprzykład przy pokazie zjazdu ze zbocza kierowców ustawić w szeregu twarzami do zbocza, w takim miejscu, z którego będą mogli dobrze obserwować przebieg pokazu.

Właściwe ustawienie dogodne dla śledzących za pokazem i objaśnieniem winno być przeprowadzane przez instruktora przy wszystkich ćwiczeniach.

Objaśnienie i pokaz winny z kolei zostać umocnione samodzielnym wykonaniem zadania przez kierowców, początkowo jedynie pojedyńczo i pod kontrolą instruktora.

Instruktor winien obserwować czynności szkolącego się i zwracać uwagę na te, które wypełnił on niewłaściwie albo niedokładnie. Po wyjaśnieniu ich instruktor żąda od szkolącego się powtórnego wykonania zadania. Zadania wypełnione prawidłowo przez pojedyńczych kierowców należy następnie przeprowadzić jednocześnie z całą grupą szkolących się.

W toku szkolenia, celem powiększenia doświadczenia szkolonych kierowców, można przechodzić do grupowego ćwiczenia poszczególnych zadań w podgrupach według podawanych komend. Np. grupę dzielimy na 2 — 3 podgrupy. Podgrupie dajemy zadanie: przejechać z miejsca ruszenia 300 mtr do przodu w stronę wzniesienia, wjechać na wzniesienie (w miejscu ograniczonym chorągiewkami), zawrócić i zjechawszy w dół zatrzymać się na linii wyjściowej.

Przy tego rodzaju ćwiczeniach koniecznym jest wybierać dogodne miejsca na linię wyjściową oraz szerokie wjazdy lub zjazdy pozwalające kierowcom jechać w różnych kierunkach i uniknąć możliwych zderzeń.

W procesie szkolenia należy zawsze zachowywać zasadę przechodzenia od zadań prostych do złożonych, od łatwych do trudnych. Wykonywać wjazd na zbocze pojedyńczo jest zawsze łatwiej niż ze startu grupowego. Jazda z jedną i tą samą szybkością po dobrej drodze jest zawsze łatwiejsza niż w terenie o zróżnicowanym profilu.

Niezależnie od warunków (szosa, leśna lub polowa droga) szybkość jazdy winna narastać zawsze stopniowo. Prowadzenie na znaczniejszych szybkościach winna poprzedzać obowiązkowo nauka hamowania, tak, ażeby każdy kierowca bezwzględnie znał drogę hamowania przy danej szybkości i w wypadku koniecznym mógł właściwie i na czas zahamować.

Szczególną uwagę winni poświęcić instruktorzy ćwiczenia w prowadzeniu pojazdów w nieznanym terenie. Ćwiczenia w nieznanym terenie najlepiej bowiem rozwijają u kierowców takie cechy jak: bystrość, zdecydowanie i nawyk śmiałego działania, najlepiej uczą ich poznawać charakter terenu, rodzaje dróg itp. — a dzięki temu mistrzowsko opanować prowadzenie pojazdów w terenie.

Tego rodzaju ćwiczenia, przy systematycznym ich prowadzeniu, pozwalają również najłatwiej wpoić kierowcom umiejętność szybkiego i zdecydowanego działania w zależności od sytuacji taktycznej oraz najszybciej utrwalić nabyte przez nich w toku uprzednich ćwiczeń umiejętności i nawyki.

Jednym z utrudnień w czasie prowadzenia samochodu jest konieczność jazdy w masce p-gazowej. Opanowanie tej umiejętności należy również do obowiązków żołnierza-kierowcy. Na zdjęciu kpr. Marian Żak z łatwością kieruje swym wozem w masce.

INSTRUKTOR-PODOFICER PAMIĘTA, ŻE ZADANIEM JEGO JEST ROZWIJAĆ U KIEROWCÓW NA KAŻDYCH ZAJĘCIACH:

— zmysł obserwacji i właściwej oceny warunków terenowych,

— wyrobić szybką reakcję oraz umiejętność właściwego i prędkiego wyboru sposobu działania w zależności od postawionego zadania i warunków terenowych,

— wyrobić umiejętność i nawyk do śmiałego, zdecydowanego pokonania trudnego i skomplikowanego terenu w każdych warunkach atmosferycznych,

— wyrobić odporność fizyczną na zmęczenie, wyrobić silną wolę i wytrwałość charakteru,

— przygotować kierowców do dalszego szkolenia w prowadzeniu samochodu w warunkach zimowych.

PRZODUJĄCY INSTRUKTOR NAUKI JAZDY

Kpr. Raciszewski dzięki nieustannej pracy nad pogłębianiem swych wiadomości fachowych, pilnemu studiowaniu wydawnictw samochodowych stał się przodującym żołnierzem-kierowcą jednostki oficera P. Kpr. Raciszewski dzieli się zawsze swoimi osiągnięciami i doświadczeniami z innymi kolegami wykazując przy tym wiele zdolności instruktorskich. Dlatego dowództwo jednostki mianowało go instruktorem nauki jazdy.

Dzisiaj kpr. Raciszewski swoje długoletnie doświadczenie kierowcy przekazuje młodszym kolegom, ucząc ich odpowiedzialnego zawodu kierowcy oraz szanowania cennego sprzętu samochodowego, stanowiącego własność całego narodu.

Prowadzenie SAMOCHODU

Mistrzowsko opanować prowadzenie samochodów, motocykli i traktorów w każdym terenie — oto zadanie, które stoi w okresie letnim przed wszystkimi kierowcami służby samochodowej. W zadaniu tym koledzy, chcemy wam dopomóc. W tym celu drukować będziemy, rozpoczynając od bieżącego numeru, artykuły poświęcone jeździe w terenie. Zawarte w nich dane pozwolą wam szybciej opanować trudną sztukę pokonywania terenu i przyczynią się, że będziecie mogli jeszcze sprawniej i szybciej wykonać postawione wam przez dowództwo zadania. Przeczytajcie je zatem uważnie i omówcie z młodszymi kolegami, dla których może nie wszystko będzie jeszcze jasne.

OGÓLNE UWAGI O TECHNICE JAZDY W TERENIE

W artykule omawiać będziemy sprawę samej techniki jazdy, w której używanie uzbrojonych opon, (rozszerzających możliwości zastosowania samochodu i ułatwiających jego prowadzenie) nie wpływa zasadniczo na sam sposób prowadzenia samochodu w danych warunkach. Przygotowanie techniczne wozu nie jest również tematem niniejszego artykułu, ale na każdym miejscu warto przypomnieć, że szczególnie w warunkach jazdy terenowej stan techniczny wozu musi być bez zarzutu. Jest jasne, że defekt zmuszający nas do zatrzymania się na szosie w normalnych warunkach nie pociągnie za sobą takich konsekwencji, jak ten sam defekt, podczas wykonywania zadania ćwiczebnego.

Pomyślna jazda w ciężkich warunkach jest możliwa tylko przy dobrym opanowaniu techniki jazdy. Należy od siebie wymagać umiejętności właściwego wykorzystania silnika bez niepotrzebnego przeciążania go. Zmiana biegów musi następować we właściwych momentach i we właściwy sposób.

Jakie spotyka się najczęstsze błędy w tej dziedzinie?

1) Ruszanie z II biegu przy normalnej 4-biegowej skrzynce jest błędem: powoduje dłuższe ślizganie sprzęgła, niż by to miało miejsce przy niższej przekładni i przez to jego szybsze zużycie,

2) niepotrzebnie duże rozpędzenie na pośrednich biegach na ciężarówkach szczególnie na II i III przy 4-biegowej skrzynce (1-go biegu, jeżeli z niego rusza, kierowca najchętniej pozbywa się jak najprędze, co zresztą nie jest błędne). Nadużywanie obrotów silnika na pośrednich biegach przyśpiesza zużycie silnika.

Na osobowych wozach często obserwuje się nieco inne zjawisko: kierowca niepotrzebnie nadużywa obrotów silnika na na I i II biegu przy 4-biegowej skrzynce (a na I biegu przy 3-biegowej), natomiast bezpośredni bieg włącza już bez niepotrzebnego rozpędzania na poprzednim biegu. Tę rozbieżność w błędach da się wytłumaczyć, jeżeli się przeanalizuje stopniowanie przekładni wozów osobowych i ciężarowych, ale to nie należy już do tematu. Zasadą w tej dziedzinie powinno być: albo stosujemy ekonomiczną technikę jazdy i w takim razie pracujemy możliwie małymi obrotami silnika, włączamy przy rozpędzaniu wozu jak najwcześniej następny (wyższy) bieg, a przy zwalnianiu jak najpóźniej następny, niższy bieg, albo też, gdy zmuszeni jesteśmy wykorzystać pełne możliwości silnika, rozpędzamy do wysokich obrotów na wszystkich kolejno biegach lub zawczasu, gdy tylko można (bez przekroczenia dozwolonych obrotów) przechodzimy na niższy bieg.

Dążymy zawsze do ekonomicznej metody jazdy, a więc używania wolnych i średnich obrotów, drugą metodę stosujemy tylko z konieczności; ale zarówno pierwszą, jak i drugą metodę stosujemy już konsekwentnie: na wszystkich biegach jednakowo, a nie tylko na niektórych, jak to często spotyka się w praktyce.

3) Trzecim i bardzo ważnym błędem, na szczęście obecnie już nie tak powszechnie u nas spotykanym, jest przełączanie biegów bez „międzysprzęgła" i ewentualnie „międzygazu". Przy skrzynkach biegów bez synchronizacji, jakie posiadają wszystkie praktycznie ciężarówki i wiele wozów osobowych (np. Gaz-67, Opel Kadet, DKW, GAZ-20) powinniśmy zawsze przełączać biegi z międzysprzęgłem, a przełączając „w dół", a więc z IV-go na III-ci bieg, z III-go na II-gi itd. — z międzysprzęgłem i międzygazem. Przełączanie biegów należy wyćwiczyć tak, żeby operacja ta przechodziła bez zgrzytów, ale możliwie szybko.

Ppor. Z Kwiatkowski

EWAKUACJA SAMOCHODU

Zadaniem żołnierzy służby samochodowej w okresie letnich obozów jest mistrzowsko opanować technikę prowadzenia pojazdów w każdych warunkach terenowych i atmosferycznych.

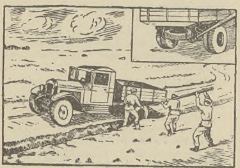
Teren często płata przykre figle i każdy kierowca wojskowy musi umieć w nagłym i koniecznym wypadku dopomóc swojemu „rumakowi" wydobyć się z trudności, jakimi być mogą: jamy, rowy, głębokie zaspy piasku itp. W prawdziwych zaś warunkach bojowych wliczyć do tych trudności należy również uszkodzenia spowodowane działaniem nieprzyjaciela.

Ewakuacja, czyli wydobywanie i odprowadzenie uszkodzonych lub ugrzęźniętych samochodów wymaga od kierowcy znajomości sposobów jej przeprowadzania oraz szeregu pomocniczych urządzeń.

Do najbardziej niezbędnych przy ewakuacji samochodów środków należą:

— stalowa lina o średnicy nie mniejszej niż 20 mm i długości 20 — 30 m;

— sztywny drążek holowniczy w postaci pręta lub rury o średnicy nie mniejszej niż 40 — 60 mm;



Podnoszenie tylnego koła samochodu przy pomocy dźwigni podpierającej resor.

— wyciągarka, umocowana w skrzyni ładunkowej albo umocowana na ramie, posiadająca napęd ręczny albo mechaniczny od silnika samochodu;

— komplet opór (zwykle z drewnianych pali), łańcuchów i krążków do wyciągania;

— komplet dźwigni i drewnianych klocków do podważania samochodu lub przetaczania ciężarów;

— blok na ramie bramowej lub na belce wspornikowej przymocowanej do skrzyni samochodu.

— specjalne wózki holownicze (kołowe i sankowe).

Najtrudniejszą częścią pracy przy ewakuowanym samochodzie jest wyprowadzenie go na drogę. Niekiedy może poradzić sobie z nią sam kierowca, czasami jednak trzeba pomocy kolegów lub ludności cywilnej. Obecnie zapoznajmy się z najczęstszymi rodzajami ugrzęźnięć i sposobami wydobywania z nich samochodów.

— SAMOCHÓD WPADŁ DO DOŁU JEDNYM PRZEDNIM KOŁEM

W wypadku takim samochód podnosimy do góry za pomocą podnośnika, poczym dół itp. zasypujemy kamieniami ziemią, ubijamy i wyprowadzamy samochód na drogę.

W wypadku jeśli posiadamy drąg lub deskę zastosować możemy również metodę dźwigni, podkładając pod koło drąg lub deskę i wspierając je na klocku lub kamieniu.

W podobny sposób ewakujemy również samochód, który ugrzązł jednym kołem tylnym, z tym jedynie, że należy zwrócić uwagę aby w miarę możności nie wspierać dźwigni (drąga lub deski) o rurę półosi, lecz podpierać nią kołpak koła.

— SAMOCHÓD UGRZĄZŁ OBYDWOMA PRZEDNIMI KOŁAMI W DOLE, JAMIE ITP.

Najprostszym sposobem ewakuowania, tak ugrzęźniętego samochodu, jest zastosowanie dźwigni (tak, jak opisaliśmy to już w poprzednich przypadkach) i zasypywanie przeszkody kamieniami itp.

Możemy również użyć do pomocy samochód posiadający wyciągarkę, poczym wkopujemy w ziemię dwa paliki lub posługujemy się rosnącym nieopodal drzewem. Linę obwiązujemy pod zderzakiem i przeprowadzamy przez podpórkę. Nawijając się na bęben lina niesie przód samochodu i wyprowadzi go z przeszkody.

— SAMOCHÓD ZAGRODZIŁ DROGĘ W CIAŚNINIE (WĄWÓZ, MOST ITP.)

W wypadku, gdy do samochodu nie da się podjechać z przodu celem wzięcia go na hol podjeżdżamy do niego ostrożnie i unikając zderzenia stajemy, tak, aby zetknęły się tylne zderzaki. Następnie,



Podnoszenie przedniego koła samochodu przy pomocy dźwigni.

zwiększając obroty silnika samochodu ewakuacyjnego i płynnie włączając sprzęgło wolno spychamy samochód uszkodzony w wybranym kierunku.

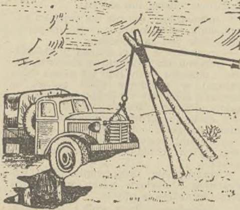
Należy pamiętać, że holowniczee liny lub sztywny hol należy zaczepić o specjalnie do tego przeznaczone zaczepy lub ramę, nie należy natomiast zaczepiać ich o osie, zderzaki, resory itp. części, które łatwo mogą ulec uszkodzeniu.

Warunkiem dobrego przeprowadzenia ewakuacji jest opanowanie umiejętności holowania. Często bowiem zdażyć się może, szczególnie w warunkach wojennych, że unieruchomiony samochód, nie będzie mógł o własnej mocy dotrzeć do miejsca przeznaczenia, lub punktu zbioru uszkodzonych pojazdów.

Podstawę właściwego holowania stanowi po pierwsze zachowanie małej szybkości jazdy, a to najwyżej 15 — 20 km/godz. oraz ustalenia sygnałów pomiędzy kierowcami obu samochodów. Mogą być one na przykład takie: krótkie, przerywane sygnały — „gotowy do ruszenia", jeden długi przeciągły — „uwaga, zakręt", krótki i długi sygnał na zmianę — „uwaga — kamienie" itp.

Można również zastosować innego rodzaju sygnały jak np. ręczne.

Szczególnej ostrożności przy holowaniu drugiego samochodu wymaga ruszenie z miejsca. Nagły zryw spowodować może bowiem nie tylko zerwanie się liny holowniczej, lecz także uszkodzić samochód



Podnoszenie ugrzęźniętego samochodu przy pomocy oporu i liny.

holujący. Kierowca samochodu ewakuacyjnego, ruszając z miejsca jedynie na pierwszym biegu, winien przyspieszać szybkość dopiero wówczas, gdy wyczuje, że lina jest naciągnięta i holowany samochód ruszył z miejsca. Podobną ostrożność zachować należy również przy dalszej zmianie biegów uważając, by przez nagłe dodanie gazu nie spowodować ostrego zrywu.

W bardziej skomplikowanych wypadkach, gdy samochód ma uszkodzony układ kierowniczy podnosimy go za pomocą bloku lub dźwigni i ustawiamy na samochodzie ewakuacyjnym. Należy przy tym szczególną uwagę zwrócić na dobre umocowanie przodu samochodu holowanego, zabezpieczającego przed ześlizgnięciem.



Wypychanie samochodu ugrzęźniętego na wąskim odcinku drogi.

Samochód holowany zabezpieczamy w takim wypadku linami, drewnianymi klinami podkładanymi pod koła i poprzecznymi klockami.

Nasz felieton

DLACZEGO SZER. JAKUBIEC OTRZYMAŁ POCHWAŁĘ?

JUŻ dobrze prażyło słońce, kiedy rozwinięta kolumna samochodów wynurzyła się z leśnego rejonu załadowania.

Mignęły chorągiewki dowódcy kolumny i „Stary" wydostawszy się na twardszą nawierzchnię zwiększyły szybkość, kierując się na codzienne ćwiczenia moto-piechoty.

W kabinie drugiego samochodu od czoła kolumny, obok kierowcy szer. Jakubca siedział mechanik pododdziału szer. Kawka i omawiał z kolegą wczorajsze wyniki ćwiczeń.

— Widzisz Franek — zwrócił się mechanik Kawka do kierowcy — samochodziarze i tak mają lepszą służbę od piechurów. Pamiętasz jak wczoraj piechurzy zdobywali przez pół dnia ten PGR-owski lasek, a my tymczasem dobrześmy się przez ten czas „wyspali". No i co lepsze?

— No, wiadomo, ...że samochodowa, odpowiedział Jakubiec, tylko nie z tym próżnowaniem, bo wiesz przecież Kawka, że w tym czasie, kiedy piechota przeprowadza swoje zajęcia, my kierowcy powinniśmy zatroszczyć się o swoje samochody, ukrywając je przed słońcem i nieprzyjacielem. Czytałeś napewno w „Kierownicy", że trzeba chronić samochód nie tylko przed nieprzyjacielem, lecz i przed szkodliwym działaniem słońca.

— No, to co z tego?... Zresztą co tam chronić, chyba żeby słońce dziury w gaźniku nie zrobiło.

— Nie żartuj, bo mam rację — mówił Jakubiec, zresztą zobaczysz, że podczas dzisiejszych ćwiczeń zabezpieczę swojego „Stara" i napewno otrzymam za to pochwałę od dowódcy.

— Dostaniesz... dostaniesz... — podśmiewywał się Kawka, tylko nie zapomnij czasem o parasolu przeciwsłonecznym, a może uda ci się „Stara" nakryć czapką. Spróbój!...

Sprzeczkę dwóch kolegów przerwał podany od czoła kolumny rozkaz „zwolnić tempo", wkrótce potem „zajazd w lewo".

Wolno i sprawnie kierowcy wykonali rozkaz, ustawiając samochody w przerzedzonym nieco lesie. Majowe słońce dokuczało coraz bardziej. Drzewa ze świeżą zielenią nie dawały wiele cienia. Piechota odmaszerowała na ćwiczenia, a szeregowy Jakubiec przystąpił natychmiast do zabezpieczenia swojego samochodu.

Starannie okopał samochód, uważnie zamaskował wszystkie błyszczące części, jak szyby i odblyski reflektorów. Po zakończeniu prac ziemnych stojący w wykopie samochód obłożył starannie gałęziami leśnych krzewów. Jakubiec zrobił dobry początek.

Kierowcy pozostałych wozów kolumny zawstydzeni, że zapomnieli o elementarnych obowiązkach żołnierzy służby samochodowej podczas letnich ćwiczeń żywo zabrali się do maskowania samochodów. Wśród kierowców krzątających się przy zabezpieczaniu samochodów, uwijał się i Kawka, który przyznawszy rację Jakubcowi pomagał mu dzielnie przy okopywaniu „Stara".

* * *

Wieczorem podczas odczytywania rozkazu dziennego jednostki wymieniono Jakubca jako wzorowego kierowcę, który troszcząc się o powierzony mu samochód, dał przykład innym, jak należy sumiennie wypełniać obowiązki kierowcy podczać ćwiczeń letnich.

J. K.

I MOTOCYKLA w terenie

Na czym polega zasada przełączania z podwójnym sprzęgłem?

Na tym, że posługujemy się silnikiem dla wyrównania szybkości obwodowych zębów (albo kłów, zależnie od konstrukcji) włączamy kół zębaty (mowa o szybkościach obwodowych, nie o obrotach, bo to jest przy włączaniu istotne).

Jak więc przeprowadzamy zmianę biegów?

Weźmy przełączanie „w górę", a więc z pierwszego na drugi, z drugiego na trzeci bieg itd.

Rozróżniamy cztery tempa zmiany biegów:

a) Wyłączać sprzęgło i puścić pedał gazu, lewarek zmiany biegów przerzucić na położenie biegu jałowego. Te czynności zachodzą jednocześnie.

b) Wyłączyć sprzęgło i odczekać aż silnik zwolni obroty na ściśle takie, jakie będzie miał na następnym (wyższym) biegu przy tej szybkości. Ocenę tych obrotów należy wyćwiczyć.

Gdy silnik osiągnie potrzebne obroty:

c) Wyłączyć sprzęgło i natychmiast włączyć następny bieg.

d) Włączyć sprzęgło i otworzyć gaz.

To samo dla zmiany biegów w przeciwną stronę („w dół") da się przeprowadzić w sposób zwykły, jaki przepisuje każda instrukcja i jaki stosuje większość kierowców lub w sposób przyśpieszony, bardzo korzystny w górach i w terenie.

Najpierw sposób zwykły:

1) Wyłączyć sprzęgło i zamknąć gaz, lewarek w położenie biegu jałowego.

2) Włączyć sprzęgło, dodać gazu (tzw. „międzygaz") i doczekać momentu, gdy obroty silnika będą takie, jakie ma mieć na następnym niższym biegu. A więc obroty wyższe, niż były na poprzednim biegu.

3) Wyłączyć sprzęgło, przymknąć gaz (dalsze rozbieganie się silnika byłoby szkodliwe), włączyć następny bieg.

4) Włączyć sprzęgło, otworzyć gaz.

Przy sposobie przyśpieszonym, który możemy sobie przyswajać, gdy już nam sprawnie idzie zwykły sposób, wykorzystujemy zjawisko, że silnik idąc na obciążeniu, a więc na otwartym gazie (np. ciągnąć wóz pod górę czy w piasku), zwiększa natychmiast swe obroty, gdy traci obciążenie, (a więc po wyprzągnięciu), jeżeli gaz pozostanie otwarty.

A więc sposób przyspieszony wyglądałby tak:

Przed rozpoczęciem zmiany biegów ręka jest przygotowana na lewarku, lewa noga nad pedałem sprzęgła; gdy nadejdzie moment wymagający zmiany biegu:

1) wyprzęgnąć i nie zamykać gazu; lewarek w położeniu „luzu". Silnik tymczasem szybko zwiększył obroty, gdy tylko osiągnął pożądane obroty (następnego biegu):

2) na moment sprzęgamy i teraz już przymknąwszy gaz;

3) przy wyłączonym sprzęgle włączamy następny bieg;

4) sprzęgamy i dodajemy gazu.

Przy pewnej wprawie i przyzwyczajeniu do danego typu wozu zmiana biegów przyspieszonym sposobem idzie tak szybko, jak przy najlepiej synchronizowanej skrzynce luksusowej „osobówki".

Jak można by przyśpieszyć zmianę biegów „w górę", na coraz wyższe biegi?

Jedynym usprawnieniem może być tu tylko dobre wyregulowanie silnika na możliwie niskie (ale pewne) wolne obroty. Wtedy silnik na luzie i po zamknięciu gazu będzie szybciej wytracał obroty. W każdym razie zmiana biegów „w dół" przyśpieszonym sposobem będzie szła zawsze szybciej niż „w górę", wbrew ustalonej praktyce przy zwykłym sposobie. Dlaczego? — Bo silnik potrafi szybciej nabierać obrotów, niż je wytracać, a samo sprzęgłowanie i manipulowanie lewarkiem nie zabiera nam czasu, wykorzystujemy na to właśnie czas rozbiegania się silnika.

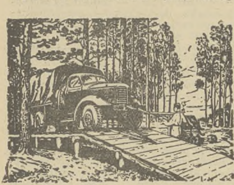
Zmiana biegów przy schronizowanych skrzynkach, jeżeli przeprowadzamy ją bez „międzysprzęgła", powinna być jednak też łagodna i należy zawsze wyczuć pierwszy opór przed włączeniem i lekko dociskając dźwignię do tego elastycznego oporu, odczekać około 1 sekundy, aby dać czas synchronizatorowi na wyrównanie szybkości obwodowych włączanych sprzęgieł kołowych. I pamiętajmy, że pojęcie „synchronizowana skrzynka biegów" prawie nigdy nie obejmuje włączania wszystkich przekładni. Synchronizatory ułatwiają zazwyczaj włączanie tylko bezpośredniego i najbliższego niższego biegu.

(Ciąg dalszy w następnym numerze)

kpr. H. Frąckowiak

PRZEGLĄD SAMOCHODU przed wyjazdem

Okres letni jest dla żołnierzy-kierowców i dla powierzonej im techniki samochodowej egzaminem sprawności i gotowości bojowej. W czasie ćwiczeń w polu nasze pojazdy mechaniczne będą stale uczestniczyły, wraz ze wszystkimi rodzajami broni, w przeprowadzanych wspólnie bojowych ćwiczeniach. Od wysokiej zatem sprawności całego parku samochodowego i traktorowego zależyć będzie w dużej mierze powodzenie i wyniki letniego szkolenia całego wojska.



Wzorowi kierowcy naszej służby, rozumiejąc dobrze odpowiedzialne zadania, jakie nakłada na żołnierzy-kierowców dowództwo, postanowili od pierwszego dnia pobytu na obozie letnim utrzymać pełną sprawność wszystkich pojazdów mechanicznych.

— Jednym z warunków utrzymania sprawności samochodu i gwarancją wykonania zadań w drodze jest przegląd pojazdu przed wyruszeniem z parku — powiedział na pierwszym zebraniu koła ZMP na obozie letnim kpr. H. Frąckowiak, apelując o staranne wykonywanie tych przeglądów.

Celem przeglądu jest skontrolowanie przed wyjazdem stanu technicznego samochodu i upewnienie się o jego pełnej sprawności technicznej. Podczas wykonywania przeglądu kierowca zwraca się o pomoc do mechanika samochodowego oddziału tylko w tym przypadku, gdy nie potrafi usunąć własnymi siłami dostrzeżonych niedomagań. Na przegląd przeznacza się 20 minut.

Przy przeglądzie przed wyjazdem niezbędne jest:

— sprawdzenie przez zewnętrzne oględziny skrzyni ładunkowej, kabiny kierowcy, błotników i silnika; skontrolowanie, czy nie ma zewnętrznych uszkodzeń; starcie kurzu, wilgoci lub śniegu;

— sprawdzenie, czy nie ma wycieku paliwa, oleju, wody, zwrócić uwagę na plamy lub kałuże pod samochodem;

— sprawdzenie ilości paliwa w zbiorniku, poziomu oleju w misce olejowej silnika i poziomu wody (lub też płynu chłodzącego) w chłodnicy (ilość paliwa w zbiorniku sprawdza się linijką pomiarową; poziom oleju w misce olejowej silnika winien dosięgać górnego znaczka na wskaźniku poziomu, dopuszczalne odchyłki 1 — 2 mm; poziom wody sprawdza się przez wlew chłodnicy po zdjęciu zeń korka);

— sprawdzenie umocowania filtru powietrznego i naciągu paska wentylatora (przez sprawdzenie ręką);

— sprawdzenie luzu koła kierownicy, stanu zawleczek połączeń drążków kierowniczych;

— sprawdzenie zewnętrznego stanu wszystkich opon (również i zapasowej) i ciśnienia powietrza; zwrócić uwagę, czy na powierzchni opon nie ma wzdęć, wbitych gwoździ lub innych ostrych przedmiotów (należy je natychmiast usunąć); ciśnienie powietrza w oponach sprawdza się manometrem; przy zbyt wielkim ciśnieniu należy wypuścić nadmiar powietrza przez naciśnięcie na iglicę zaworka dętki. Powietrze wypuszczać stopniowo, co pewien czas mierzyć ciśnienie manometrem. Przy niedostatecznym ciśnieniu oponę należy dopompować. Po doprowadzeniu ciśnienia w oponach do wielkości przepisowej należy sprawdzić, czy przez zaworek nie przedostaje się powietrze;

— sprawdzenie przy pomocy specjalnego klucza nasadowego z korbką lub klucza krzyżowego dociągnięcia nakrętek mocujących tarcze kół do piast;

— sprawdzenie działania sygnału, kierunkowskazów, oświetlenia i w razie potrzeby maskowania świateł;

— sprawdzenie ilości i właściwego ułożenia lub też umocowania narzędzi kierowcy, narzędzi saperskich, części zamiennych i innego wyposażenia samochodu; sprzęt ten winien być ciasno ułożony w odpowiednich skrzynkach narzędziowych; skrzynki winny być dobrze zamknięte, aby się nie mogły otworzyć podczas jazdy, pod wpływem wstrząsów;

— uruchomienie silnika, nagrzanie go do normalnej temperatury i przesłuchanie jego działania przy różnych obrotach; silnik winien pracować równomiernie, cicho, bez ostrych stuków i szumu, nie zatrzymywać się na wolnych obrotach i bez zakłóceń przechodzić z jednych obrotów na inne;

— sprawdzanie działania przyrządów kontrolnych na tablicy rozdzielczej;

— sprawdzenie w ruchu podczas przejazdu z miejsca postoju do punktu zbornego kolumny działania sprzęgła, skrzynki biegów, głównej przekładni, hamulców i układu kierowniczego.

Po zakończeniu przeglądu technicznego kierowca natychmiast melduje o jego wyniku swojemu dowódcy. Dowódca, po sprawdzeniu meldunku kierowcy, odnotowuje w „Rozkazie wyjazdu", że samochód jest sprawny i wyjazd jest dozwolony.

10 zasad w walce o oszczędność mps

Wiemy, że wszelkie oszczędności paliwa zależą przede wszystkim od samego kierowcy, od jego troski, jaką otacza powierzony mu pojazd i od jego doświadczenia. Pragnąc dopomóc mniej doświadczonym młodym kierowcom podajemy 10 głównych zasad, których przestrzeganie pomoże im w uzyskaniu sukcesów w oszczędności paliwa.

1 *W czasie jazdy równomiernie i płynnie przyśpieszać samochód z szybkim przejściem na wyższe biegi.*

2 *Utrzymywać podczas jazdy możliwie stałą, najwłaściwszą w danych warunkach, szybkość pojazdu.*

3 *Nie hamować gwałtownie, lecz płynnie i łagodnie, a więc przewidując zawczasu konieczność i miejsce zatrzymania lub zwolnienia.*

4 *Wykorzystywać maksymalnie bezwładność ruchu pojazdu zwłaszcza na powolnych spadach (lecz jedynie przy suchej jezdni i dobrej widzialności).*

5 *Wystrzegać się długiej pracy silnika na biegu luzem oraz ślizgania kół samochodu w miejscu.*

6 *Zachować najwyższą sprawność wszystkich zespołów i mechanizmów samochodu i nie dopuścić do najmniejszego nawet przesączenia się paliwa z układu zasilania.*

7 *Troskliwie pobierać, uzupełniać i przechowywać paliwo, unikając jakichkolwiek strat poza zużyciem do pracy silnika.*

8 *Obciążać samochód tylko zgodnie z ustalonymi normami, a przy ciężkiej jeździe terenowej wg. norm zniżonych.*

9 *Wybierać drogę o dobrej nawierzchni, pozbawioną możliwie ostrych wzniesień i silnego ruchu kołowego.*

10 *Przestrzegać prawidłowej regulacji gaźnika i właściwego ustawienia zapłonu (w silnikach wysokoprężnych pompy wtryskowej).*

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

DOKŁADNE SMAROWANIE PODWOZIA ZWIĘKSZY PRZEBIEG SAMOCHODU

W walce o przedłużenie przebiegów międzynaprawczych naszych samochodów jednym z najważniejszych czynników jest prawidłowo przeprowadzane smarowanie. Każdy typ pojazdu mechanicznego zarówno samochód, ciągnik, czy motocykl posiada dokładnie opracowaną instrukcję fabryczną z podaniem terminów smarowania, rodzajem smarów oraz miejsc podlegających smarowaniu. Terminy podane przez fabrykę można jednak w pewnych wypadkach traktować jako najdłuższe. W okresie bowiem intensywnego użytkowania sprzętu, a zwłaszcza po dłuższej jeździe w bardzo silnym kurzu lub na drodze błotnistej musimy pojazd mechaniczny przesmarować wcześniej.

Dużym ułatwieniem przy smarowaniu jest oznaczenie wszystkich punktów podanych w instrukcji przez namalowanie czerwonych obwódek dokoła smarowniczek, korków zamykających otwory do smarowania itd. Barwne oznaczenia bardzo ułatwiają zauważenie wszystkich punktów, których dokładne przesmarowanie gwarantuje sprawną pracę całego pojazdu. Nieznaczna tylko część samochodów posiada tzw. centralne smarowanie, przy których wystarcza co 100 km przebytej drogi nacisnąć do końca tłok pompy smarowania.

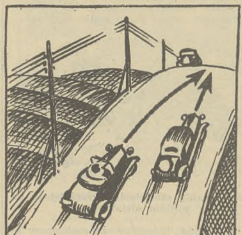
Podwozia większości samochodów smaruje się ręcznie, przy użyciu tłocznicy lub pistoletu mechanicznego. Po wytarciu każdej smarowniczki przyciskamy do niej końcówkę tłocznicy i wciskamy smar tak długo, dopóki nie ukaże się on na tulei łożyska, czy przegubu. Wtedy dopiero mamy pewność, że świeży smar dotarł do miejsca przeznaczenia, a smar stary zabrał ze sobą wszelkie zanieczyszczenia, jakie w czasie drogi dostały się do wnętrza.

Po nasmarowaniu nie należy przez obcieranie usuwać wyciśniętego smaru, jak również smaru świeżego na smarowniczce, aby nie wciskać z powrotem piasku i zanieczyszczeń do łożyska.

Po przesmarowaniu wszystkich przewidzianych instrukcją punktów podwozia przystępujemy do smarowania cięgieł, drążków i pedałów smarem grafitowym, lub nacieramy samym grafitem. Grafit może zastąpić nam również zwyczajna nafta.

Na zakończenie smarowania spryskujemy przy pomocy pistoletu ze zbiorniczkiem całe podwozie olejem gazowym. Zabieg ten zabezpiecza podwozie od rdzewienia i smaruje miejsca, do których trudno się dostać przy pomocy zwykłego pędzla.

plut. K. Malcherek



Nie wolno wyprzedzać, gdy droga nie jest dostatecznie widoczna, jak np. przy jeździe pod górę.

WALCZYMY z wypadkami

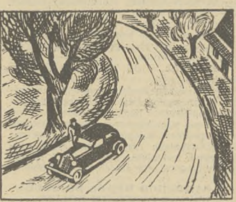
PRZEPISY RUCHU KOŁOWEGO — OBOWIĄZUJĄ WSZĘDZIE

W czasie ostatniego pobytu w pewnej jednostce samochodowej przedstawiciel naszej jednostki był świadkiem następującej rozmowy:

— Teraz Kolego — zwierzał się jeden młody kierowca szer. K. drugiemu — jak wyjedziemy na ćwiczenia to „użyjemy" jazdy.

Nie to, co w mieście, gdzie regulacja ruchu i przepisy ograniczają nas na każdym rogu ulicy, na każdym przejechanym metrze.

— Otóż nie macie racji, Kolego szer. K. — Mało. Jesteście w poważnym błędzie. Przepisy ruchu kołowego obowiązują bowiem wszędzie. Nawet w terenie, na drogach polnych obowiązuje nas nie tylko zachowanie dozwolonej szybkości jazdy, lecz wiele innych przepisów, lekceważenie których może się stać przyczyną wypadku. Zrozumiałe jest, że np. usiłowanie jazdy po prawej stronie drogi, na drodze polnej, która z trudem mieści zaledwie jeden samochód, było by złym komentowaniem przepisów o ruchu pojazdów. Po przeanalizowaniu jednak, mogących powstać sytuacji w czasie użytkowania pojazdów w terenie dochodzimy do wniosku, że szeregu przepisów będziemy musieli przestrzegać z jeszcze większą uwagą.



Na niewidocznych miejscach, np. zakrętach osłoniętych drzewami, zatrzymywać się nie wolno.

Z zeszłorocznych obserwacji jazdy w terenie pamiętamy takie sytuacje, gdy kierowca usiłował wyprzedzić jadący przed nim samochód z jego prawej strony. Było to na wielkim placu ćwiczebnym. Jednakże ani nawet duża przestrzeń, ani „bezludzie" samochodowe nie upoważniają do tego.

Kierowca bowiem wozu wyprzedzanego, nie mając lusterka wstecznego z prawej strony, może nagle wykonać skręt w prawo i zderzenie gotowe.

O zakazie wyprzedzania innego pojazdu (nawet z prawej strony) musimy pamiętać przy jeździe terenowej w tych wszystkich miejscach, gdy droga nie jest widoczna na dostateczną odległość. Na drogach polnych szczególne zastosowanie ma ten przepis na niewidocznych zakrętach oraz przy wjeżdżaniu na wzniesienia. Lekkomyślny kierowca, który wyprzedzając liczyć będzie, że przecież tu żaden pojazd z przeciwnej strony nie nadjedzie „bo skąd by się wziął", może akurat przypłacić swój błąd wypadkiem, gdyby z przeciwnej strony jechał, ktoś równie nieostrożny. Jeżeli natomiast chodzi o wyprzedzanie innego samochodu przy jeździe pod górę to, jest ono szczególnie niebezpieczne, gdyż w razie zderzenia z nadjeżdżającym z góry pojazdem siła uderzenia zniszczy przede wszystkim znajdujący się niżej samochód, któremu się tak śpieszyło.

Wiele wypadków powstać może na skutek zatrzymania pojazdu w miejscach niedozwolonych. Takimi miejscami są m. in. na drogach polnych i gruntowych osłonięte zakręty (zasłaniają je drzewa, zabudowania wiejskie itp.). Pamiętajmy więc, aby na zakrętach nie zatrzymywać swych samochodów.

Przestrzegając przepisów ruchu kołowego w okresie ćwiczeń letnich, pamiętajmy, że kultura jazdy kierowcy ma wtedy szczególną wartość, gdy jadąc samotnie zachowujemy się tak, jak byśmy jechali po ożywionych ulicach miasta.

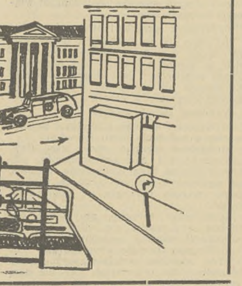
sierż. Jan Widlicki

SZARADA

Z ulicy na wprost nadjeżdża straż pożarna w akcji. Z prawej strony jedzie sanitarka, a z lewej wojskowy samochód ciężarowy.

Wypowiedzcie się koledzy, czy straży pożarnej wolno natychmiast skręcić w lewo, czy też musi odczekać aż zgodnie z przepisami ruchu (w jakiej kolejności?) pokazane na rysunku samochody przejadą skrzyżowanie?





Chor. Wł. Rowiński

NAPRAWA w warunkach POLOWYCH

Wielu z naszych kolegów kierowców posiada w użytkowaniu pojazdy mechaniczne z silnikami wysokoprężnymi (Diesla). Odpowiedzialna praca ciągników naszego wojska, jak również samochodów o znacznej ładowności, zaopatrzonych w tego rodzaju silniki, nakłada na wszystkich żołnierzy-kierowców obowiązek dokładnego zapoznania się ze specyfiką obsługi i naprawy silników wysokoprężnych. Zwłaszcza w okresie ćwiczeń letnich, gdy kierowca wraz z pojazdem znajdować się będzie w polu, zdany jedynie na własne umiejętności, koniecznym staje się sprawne usuwanie ewentualnych niedomagań silnika wysokoprężnego, a przede wszystkim powtarzającego się często tzw. „zapowietrzenia" przewodów paliwowych.

Odpowietrzanie przewodów paliwowych układu zasilania silnika wysokoprężnego może dokonać sam kierowca w odróżnieniu od innych napraw, które przy pompie wtryskowej i wytryskiwaczach powierza się tylko warsztatom wyposażonym w odpowiednie urządzenia.

Zasadniczymi objawami „zapowietrzenia" przewodów paliwa są: spadek mocy silnika i nieregularna praca cylindrów. Celem stwierdzenia, który z cylindrów pracuje nieprawidłowo, wyłącza się przy uruchomionym silniku kolejno wszystkie wtryskiwacze. Ten sposób sprawdzenia przypomina nam zupełnie podobne sprawdzanie pracy świec zapłonowych w silniku gaźnikowym. Przy wyłączeniu sprawnego wtryskiwacza praca silnika pogorszy się znacznie. Natomiast przy wyłączeniu pracującego wadliwie wtryskiwacza żadna zmiana w pracy silnika wysokoprężnego nie nastąpi. Wniosek stąd jasny, że w przewodzie paliwowym wysokiego ciśnienia źle pracującego wtryskiwacza znajduje się powietrze.

W celu usunięcia powietrza z przewodu paliwowego między pompką wtryskową, a wtryskiwaczem należy odkręcić łącznik wtryskiwacza o 1 — 2 obroty. Następnie, obracając wałem korbowym silnika lub też posługując się przeznaczoną do tego celu dźwigenką na pompie wtryskowej, należy pompować tak długo, aż z odłączonego przewodu zacznie wypływać czyste paliwo bez pęcherzyków powietrza.

Spadek mocy silnika sygnalizuje nam zazwyczaj innego rodzaju „zapowietrzenie". Będzie to „zapowietrzenie" znacznej części układu zasilającego: przewodów do pompki paliwowej, do filtra „paliwowego" i samego filtra, a przede wszystkim pompy wtryskowej. I tu postępujemy w podobny sposób, jak przy „zapowietrzeniu" poszczególnego przewodu do wtryskiwacza: obracamy wałem korbowym silnika wprawiając w ruch pompkę paliwową, dzięki której paliwo z pęcherzykami powietrza wypłynie z przewodów. Przed przystąpieniem do przepompowywania całego układu, należy jeszcze ustawić tłoczki pompy wtryskowej w położenie odpowiadające największemu doprowadzeniu paliwa i odkręcić nieco korek kanalika wlotowego. Wałem korbowym silnika obracamy znowu tak długo, aż spod odkręconego korka zacznie spływać czyste paliwo pozbawione pęcherzyków powietrza, po czym zakręcamy korek kanalika wlotowego.

W podobny sposób przeprowadzamy „odpowietrzanie" filtra paliwowego, luzując o kilka obrotów zakrętkę na górnej pokrywie obudowy filtra. Po ukazaniu się paliwa bez powietrza szczelnie ją dokręcamy.

Widzimy zatem, że „odpowietrzanie" układu zasilania w silnikach wysokoprężnych nie jest ani zbyt trudne, ani skomplikowane.

Chcąc uniknąć możliwości „zapowietrzenia" musimy dbać o całkowitą szczelność przewodów paliwowych. Nie należy więc dopuszczać do wyczerpania ze zbiornika więcej niż ¾ całkowitej jego pojemności. Przy małej ilości paliwa w zbiorniku, zwłaszcza przy jeździe w terenie i na drogach polnych nagłe wstrząsy pojazdu powodują, że zamiast oleju gazowego do układu zasilania dostaje się, utrudniające nam pracę silnika, powietrze.

UKŁAD ZASILAJĄCY

1 — zbiornik paliwa; 2 — kurek spustowy; 3 — kurek zamykający; 4 — przewód paliwa; 5 — przewód przelewowy idący od pompy paliwowej do szeregowego (zgrzebnego) filtru paliwa; 6 — szeregowy filtr paliwa; 7 — przewód idący od szeregowego filtru paliwa do pompy zasilającej; 8 — pompa zasilająca; 9 — pompa ręczna; 10 — pompa paliwowa; 11 — regulator pompy paliwowej; 12 — przewód od pompy zasilającej do bocznikowego (dokładnego) filtru paliwa; 13 — przewód idący do wskaźnika paliwa; 14 — wskaźnik paliwa; 15 — bocznikowy filtr paliwa; 16 — przewód idący od bocznikowego filtru paliwa do pompy paliwowej; 17 — przewody ciśnieniowe (wysokiego ciśnienia); 18 — wtryskiwacz; 19 — przewód spustowy wtryskiwaczy.

Kierowco! Dbaj o zbiornik paliwa

W czasie pracy samochodu w lecie na wyboistych drogach gruntowych (polnych) zarówno silnik, jak i poszczególne zespoły pojazdu narażone są na nadmierne wstrząsy, kurz itp. W trosce o zabezpieczenie pojazdu przed ewentualnymi skutkami letniej eksploatacji nie zapominajmy o zbiorniku paliwa, któremu zwłaszcza w tym okresie należy poświęcić więcej uwagi.

W pierwszym rzędzie musimy więc dbać zawsze o szczelne zamknięcie otworu wlewowego zbiornika. Pomimo dokładnego zamknięcia zbiornika po napełnieniu go paliwem pamiętajmy, aby w czasie kontroli pojazdu na postoju, sprawdzić czy korek wlewowy nie obluzował się. W razie zluzowania korka należy wzmocnić blaszki dociskające (lub sprężynę) oraz sprawdzić stan uszczelki. Przy nieszczelnym wlewie zbiornika nie tylko marnotrawi się cenne paliwo, lecz do układu zasilania dostaje się brud (kurz, piasek itp.), który powoduje niesprawność pracy silnika.

Po dłuższej jeździe w terenie łatwo może przetrzeć się zbiornik paliwa, na skutek przetarcia o nieodpowiednie umocowania (uchwyty). Dlatego też należy również dbać o ścisłe dopasowanie uchwytów, podkładanie filcu lub gumy (nie rozpuszczającej się w benzynie) oraz przy zbiornikach umieszczonych w tyle podwozia, o osłaniane ich blaszanymi fartuszkami. Wypryskujące spod kół kamienie, a często też i jazda terenowa, powodują nie tylko wgniecenie, ale i przecięcia blachy na zbiornikach nisko umieszczonych pod wozem.

Troska o całość zbiornika benzynowego i jego dobre zawieszenie nie jest wszystkim. Należy jeszcze pamiętać, iż osad benzynowy, odpryski lakieru wewnętrznego i zamulenie dna zbiornika różnymi cząsteczkami brudu zawartymi w paliwie, spowoduje prędzej czy później systematyczne zapychanie przewodów pompki benzynowej i jej filtra. Dlatego też, w zależności od tego czy wlewa się zawsze paliwo przez gęstą siatkę, czy też nie, trzeba wybudować zbiornik i przepłókać go kilkakrotnie, aż do zlikwidowania wszystkich niepożądanych cząsteczek.

FIZYKA SAMOCHODOWA

CO TO JEST „KOŃ MECHANICZNY"?

Teraz, gdy zaznajomiliśmy się już z pojęciem siły i pracy łatwo nam przyjdzie zrozumieć, co oznacza tzw. koń mechaniczny.

Jedną i tę samą pracę mechaniczną można wykonać w różnym czasie. Jeśli np. powiemy, że robotnik przeniósł 10 000 cegieł, a samochód przewiózł tylko 3 000 cegieł, to z tego nie można wnioskować, że człowiek w ogóle jest zdolny wykonywać pracę większą niż samochód. Dla oceny zdolności wykonywania pracy przez poszczególne maszyny należy więc porównywać ich prace wykonane w tym samym okresie czasu. Hektar ziemi można zaorać końmi w czasie 10 do 12 godzin, w tym samym czasie ciągnik może zaorać 15 ha.

W ten sposób różne silniki oznaczają się różną zdolnością wykonywania pracy, innymi słowy różną **mocą**.

Moc mierzy się pracą wykonaną w określonym czasie (w jednostce czasu).

Jeśli pracę mierzymy w kilogramometrach (Kgm), to jednostką mocy będziemy nazywać taką moc, przy której wykonywuje się pracę jednego kGm w 1 sekundzie. Jednostkę tę w skrócie zapisuje się tak: 1 kgm/sek.

W technice określa się często moc silników tzw. **koniami mechanicznymi** oznaczonymi w skrócie KM, albo po rosyjsku ЛС, względnie po angielsku HP. Jeden koń mechaniczny przedstawia moc 75 kgm/sek.

Nazwa koń mechaniczny jest nieudana. Pochodzenie nazwy jednostki mocy „koń mechaniczny" jest następujące: Maszyna parowa została najwcześniej zastosowana do wypompowywania wody z kopalń węgla. Do tego czasu pracę tę wykonywały konie. Tak więc, dla pomiaru mocy maszyny parowej, zastępującej konie, przyjęto przy ustalaniu jednostki mocy, moc konia, to jest tę ilość pracy jaką daje koń w czasie jednej sekundy. Uważano, że silny koń może wykonywać pracę 75 kgm/sek, nazwano więc moc 75 kgm/sek **koniem mechanicznym.** Moc przeciętnego konia przy długotrwałej pracy jest w rzeczywistości około dwóch razy mniejsza niżeli silnika o mocy jednego konia mechanicznego. Średnia moc człowieka przy dłuższej pracy wynosi: 0,1 — do 0,05 KM.

Samochód rozwija moc 80 koni mechanicznych, a para koni tylko moc 1 konia

RACJONALIZATOR radzi

WYWAŻANIE KÓŁ

Nie wszyscy jeszcze kierowcy wiedzą, że od prawidłowego wyważania kół samochodu, czy motocykla zależy w dużej mierze bezpieczeństwo jazdy, mniejsze zużycie opon i całego układu kierowniczego. Źle wyważone koła są przyczyną chybotania i wibracji przedniej lub tylnej osi. Chybotanie takie przenosi się zazwyczaj na cały pojazd, uniemożliwiając rozwinięcie większej szybkości.

Celem wyważenia koła zakładamy go na przednią piastę samochodu i sprawdzamy, czy zatrzymuje się ono w każdym położeniu i czy nie ciąży stale jednym punktem ku ziemi. W przypadku zauważenia takiego ciążenia należy je zrównoważyć przez założenie ciężarków na obręcz koła. Wyważenia wymagają jedynie opony używane, a zwłaszcza po naprawie (z łatami, lub wulkanizacją).

Zdarza się, że przy zakładaniu naprawianych opon zachodzi konieczność założenia ponad pół kilograma ciężarków. Ciężarki należy zakładać zawsze parami, a przez symetryczne ich rozsuwanie zmniejszając ich ciężar względny. Rozsunięcie to tak regulujemy, aby ciężarki dokładnie równoważyły łaty, znajdujące się na przeciwnej stronie opony.

kpr. W. Kubica

Łata

Sposób rozmieszczania ciężarków dla zrównoważenia łaty wulkanizacyjnej. Ciężarki o tym samym oznaczeniu są jednakowej wielkości.

magazynowanie MPS NA OBOZIE

W nadchodzącym okresie letnim specjalnie odpowiedzialne zadania spadają na magazynierów mps naszych parków samochodowych, mających pod swą opieką polowe magazyny paliwa i smarów.

W warunkach polowych istnieje stała możliwość zanieczyszczenia produktów (kurz, piasek, liście, deszcz) a więc personel składu winien czuwać nad zabezpieczeniem zbiorników i beczek od wszelkich zanieczyszczeń, tak mechanicznych jak i chemicznych.

Aby nie dopuścić do zanieczyszczeń należy ciągle sprawdzać szczelność okryw zbiorników jak też korków beczek, a wszystkie zauważone nieszczelności natychmiast usuwać. Puste beczki i zbiorniki nie można nawet na chwilę zostawić otwarte. Kontrolować czystość pustych beczek przyjmowanych od odbiorców.

W okresie letnim spotykamy się z większym ubytkiem naturalnym a to na skutek parowania niektórych produktów. W celu zabezpieczenia szybkiego parowania stosujemy środki ochronne jak: w kopanie zbiorników do ziemi, okładanie darniną, malowanie ochronne, przykrywanie brezentem, polewanie wodą i inne. Przez stosowanie środków zapobiegawczych przeciw parowaniu zmniejszamy straty, a jednocześnie zwiększamy bezpieczeństwo przeciwpożarowe.

Dostosowując się do warunków polowych materiały pędne jak (benzyna, nafta, olej gazowy, ligroina) przechowywujemy w większych zbiornikach ruchomych natomiast oleje i smary w beczkach, rzadziej w karnistrach lub bańkach. Przechowywanie oleju w beczkach o mniejszej pojemności ułatwia nam wydawanie, gdyż w takich wypadkach wydajemy oleje razem z beczkami, przyjmując w zamian próżne beczki tej samej pojemności.

Przy zbiornikach winny być umieszczone tabliczki z napisem określającym rodzaj przechowywanego produktu. W celu jednak zachowywania tajemnicy, a tym więcej w warunkach polowych, gdzie działamy tak jak podczas działań wojennych, napis ten winien być zaszyfrowany.

Odpowiednio do pory roku należy pamiętać przy napełnianiu zbiorników i beczek o pozostawianiu pewnej przestrzeni wolnej (około 10% ogólnej pojemności opakowania) na zmianę temperatury i rozszerzalności produktu.

Beczki i zbiorniki żelazne zamykać korkami żelaznymi, natomiast drewniane drewnianymi. Nie można zamykać beczek szmatami itp., gdyż takie zamknięcie nie zabezpiecza od zanieczyszczeń i samo zatkanie beczki szmatą zanieczyszcza produkt.

Beczki z produktami układa się na drewnianych podkładach korkami do góry segregując je wg. kolejności przybycia na skład oraz wg. gatunków.

Pożądane jest aby płyn etylowy, antyfrys, etylen, glikol, spirytus, były przechowywane osobno w oddzielnych ziemiankach, zamykanych i plombowanych, lub przy wystawionym posterunku.

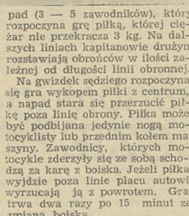
st. sierż. B[illegible]ecki
Korespondent „ZK"

Ręczna pompa typu polowego wyposażona w licznik (5) i pistolet paliwowy (3). 1 — rura ssąca, 2 — cięgło z nakrętkami, 4 — dźwignia.

ĆWICZENIA i GRY na motocyklach

Sport motorowy, a zwłaszcza motocyklowy staje się z roku na rok coraz bardziej popularny w jednostkach służby samochodowej WP. Jak wykazała praktyka lat ubiegłych czołowi sportowcy — motocykliści naszych jednostek osiągali szybko przodownictwo również i w innych dziedzinach, uzyskując odznakę „Wzorowego Kierowcy". W ten sposób dawali oni godny naśladowania przykład pozostałym kolegom, podciągając ich do jeszcze lepszej służby i dbałości o sprzęt.

Okres letni i pobyt na obozach ćwiczebnych szczególnie sprzyja dalszemu intensywnemu rozwojowi sportu motorowego wśród całej naszej kadry kierowców i specjalistów służby samochodowej. W warunkach zajęć sportowych oraz udoskonalenia prowadzenia motocykla w terenie dobrze było by poświęcić sportowi motorowemu więcej uwagi, nadając mu specyficzny dla wojska charakter.



W czasie trudnych jazd terenowych motocykl polskiej produkcji SHL-125 wykazał swoje wysokie zalety. Na zdjęciu: przodownik pracy W. Markiewicz na trasie raidu w Tatrach.

Kilka opisów gier motocyklowych, opracowanych przez znakomitego radzieckiego trenera motocyklistów, zasłużonego mistrza sportu I. Kukuszkina podajemy w celu zastosowania przez naszych kierowców. Należy podkreślić, że wraz z kolejnością zamieszczonych opisów wzrasta poziom i wymaganie opanowania jazdy na motocyklu. Rozpoczynamy od gry zwanej:

POKONYWANIE PRZESZKÓD

Motocyklistów biorących udział w grze dzieli się na 2 — 4 grupy. Dla każdej z grup wyznacza się na równym twardym terenie po jednej trasie. Na każdej z nich ustawia się (oznacza) szereg jednakowych przeszkód wyznakowanych barwnymi chorągiewkami. Mijając przeszkody motocyklista udoskonala swój poziom jazdy, a w wypadku nieudolności przewraca chorągiewki.

Zawodnicy ustawiają się kolejno w grupach przed pierwszą przeszkodą. Na dany przez trenera sygnał ruszają pierwsi zawodnicy, rozpoczynając pokonywanie przeszkód. Następny zawodnik może wyjechać na trasę dopiero wtedy, gdy jego poprzednik pokonał dzielącą ich przeszkodę. Każdą przewróconą chorągiewkę poprawia po swym poprzedniku nadjeżdżający kolejno do przeszkody motocyklista. Zwycięża grupa, której wszyscy zawodnicy ukończyli wcześniej całą trasę. W czasie gry konieczna jest kontrola prawidłowego pokonywania przeszkód przez poszczególnych zawodników.

PIŁKA MOTOCYKLOWA

Motocykliści dzielą się na dwie drużyny. Gra odbywa się na dużym osłoniętym terenie — boisku (łąka, równa polana leśna itp.) wyznakowanym chorągiewkami. W środku ustawia się napad (3 — 5 zawodników), który rozpoczyna grę piłką, której ciężar nie przekracza 3 kg. Na dalszych liniach kapitanowie drużyn rozstawiają obrońców w ilości zależnej od długości linii obronnej.

Na gwizdek sędziego rozpoczyna się gra wykopem piłki z centrum, a napad stara się przerzucić piłkę poza linię obrony. Piłka może być podbijana jedynie nogą motocyklisty lub przednim kołem maszyny. Zawodnicy, których motocykle zderzyły się ze sobą schodzą za karę z boiska. Jeżeli piłka wyjdzie poza linie placu autowi wyrzucają ją z powrotem. Gra trwa dwa razy po 15 minut ze zmianą boiska.

BIEG ETAPAMI

Motocykliści dzielą się na dwie drużyny. Cała trasa zostaje podzielona na kilka mniejszych odcinków (etapów) o różnej długości i innego rodzaju trudnościach terenowych. Startują wspólnie obie drużyny, a która z nich pierwsza ukończy etap zdobywa punkt. Do następnego etapu po przerwie startuje już o 1 — 3 zawodników mniej (wycofywani najsłabsi) z każdej drużyny w zależności od ogólnej liczby startujących i od ilości etapów. W ten sposób do końcowego etapu dochodzą jedynie najlepsi motocykliści. Pożądane jest, aby końcowe etapy były dłuższe od początkowych celem uzyskania znaczniejszych różnic wśród pozostałej, już doborowej stawki motocyklistów.

GONITWA

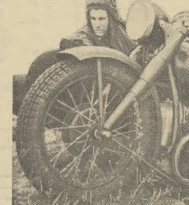
Z pośród uczestniczących w grze motocyklistów trener wyznacza 4 kierowców, którzy rozjeżdżają się w różne strony umawiając się uprzednio na spotkanie w obranym charakterystycznym punkcie terenu. Pozostali motocykliści dzielą się na dwie drużyny z zadaniem odszukania ich i dostarczenia na punkt zborny.

Wygrywa drużyna, która dostarczyła przynajmniej 2 z pośród 4 ukrywających się kierowców. W czasie gry nie wolno gasić silników. Ukrywający się celem łatwiejszego rozpoznania muszą posiadać jaskrawe znaki rozpoznawcze.

Za schwytanie uważa się dotknięcie ręką maszyny lub osoby ukrywającego się motocyklisty.

●

TROSKA O MASZYNĘ PODSTAWĄ SUKCESU



Dobre przygotowanie motocykla przed każdą imprezą sportową i treningiem daje gwarancję, że w czasie jazdy nie spotka nas żadna niespodzianka w postaci uszkodzenia pojazdu. Dlatego żołnierze-kierowcy szczególną troskliwością otaczają powierzony im sprzęt. Na zdjęciu powyżej: obsada motocykla radzieckiej produkcji (z wózkiem) M-72 na trasie trudnej imprezy sportowej.

*

●

ZESPÓŁ ŁATWIEJ WYGRYWA



Na ogólnokrajowych imprezach typu raidowego zespoły motocyklistów wojskowych wyróżniały się zawsze wysokim zdyscyplinowaniem i koleżeństwem. Dobra jazda zespołowa pomagała im w osiągnięciu sukcesów sportowych. Na zdjęciu: po lewej patrol motocyklistów OW II, który uzyskał w Raidzie Zimowym wyróżnienie za jazdę zespołową.

Istnieje cały szereg ćwiczeń i gier motocyklowych przeprowadzanych przeważnie w terenie o trudnym ukształtowaniu (wzgórza, las, piaski, błoto), których opanowanie musi każdemu motocykliście dać znaczne korzyści. Wyrabiają one szybką orjentację, przyzwyczajają do pokonywania rozmaitych przeszkód (brody, wzniesienia, spadki, zamulone i kamienne ścieżki), zmuszają do specjalnego przygotowania maszyny, a więc podnoszą zarazem kwalifikacje fachowe zawodnika.

Imprezy takie różnią się całkowicie od organizowanych obecnie przez kluby sportowe raidów terenowych, czy motocrossów. Zawodnik — motocyklista jadąc tu w ścisłym zespole ma do wykonania szereg trudnych zadań, a szybkość przebycia trasy między startem i metą nie zawsze odgrywa najważniejszą rolę.

●

PRZEPRAWA PRZEZ BRÓD

Z obu stron rzeki w odległości do 1,5 km od jej brzegów ustawia się po jednej drużynie motocyklistów. Miejsce postoju obu drużyn jest obwiedzione linią. Na dany znak drużyny ruszają w stronę przeprawy. Zwycięża ta, która pierwsza przebędzie trasę, pokona bród i zajmie miejsce postoju drużyny przeciwnej.

WSZYSCY ZA JEDNEGO

Motocykliści dzielą się na dwie drużyny. Jako teren ćwiczeń wybiera się najbardziej równy teren .o krętych zjazdach, głębokim parowie, stromych pochyłościach itp.), przy czem promień trasy należy utrzymać w granicach od 1 — 1,5 km. Obie drużyny otrzymują zadanie dojechania w komplecie do mety. Startują one jednocześnie. Wszelka pomoc na trasie słabszym zawodnikom jest dozwolona. W razie uszkodzenia maszyny musi ona zostać naprawiona, a w każdym razie musi znaleźć się na mecie. O zwycięstwie drużyny decyduje czas przybycia na metę ostatniego zawodnika.



Od motocyklistów wojskowych wymagana jest również umiejętność jazdy w masce p-gazowej. Na zdjęciu: zawodnik zakłada maskę na raidzie motocyklowym

●

ZA HONOR DRUŻYNY

Biorący udział w grze motocykliści dzielą się na kilka różnych drużyn. Cała trasa widoczna od startu do mety zostaje wyznakowana dla poszczególnych drużyn z tym, że na jazdę przewidziane jest tylko część trasy. Resztę motocykliści muszą przebyć prowadząc maszyny ze zgaszonymi silnikami. Celem dopilnowania zasad gry stawia się wzdłuż trasy kontrolerów. Wygrywa ta drużyna, która pierwsza znalazła się na mecie. Założeniem tego ćwiczenia jest wyrobienie w zawodnikach wytrwałości, co jest potrzebne, gdy motocykl na trasie zostanie uszkodzony, i należy doprowadzić go do mety, aby nie osłabić zespołowego wyniku własnej drużyny.

Tych kilka przykładów wskazuje na wszechstronność racjonalnego treningu radzieckich motocyklistów w terenie. Zastosowanie ich przez naszych sportowców — motocyklistów pozwoli im przede wszystkim na lepsze opanowanie stylu jazdy oraz na docenienie zespołowości i sportowego koleżeństwa na trasie.

●

Wiele różnorodnych przeszkód czeka na motocyklistę w czasie próby zręczności zwanej „gymkhaną". Oto jedna z nich: sportowiec wyjeżdża na długą, krętą ścieżkę, ułożoną z cienkich desek.



TRUDNY EGZAMIN ZAKŁADÓW NAPRAWCZYCH

Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego organizuje w roku bieżącym ciekawą imprezę techniczno-badawczą, a jednocześnie sportową. Imprezą tą będzie raid doświadczalny samochodów po dokonanych bezpośrednio remontach w głównych zakładach naprawczych. Raid odbędzie się na trasie 5 tys. km po różnych drogach w terenie płaskim i górzystym.

Założeniem raidu jest wypróbowanie samochodów w tym stanie technicznym i ukompletowania w jakim zakład naprawczy przekazuje je użytkownikowi.

W tym celu samochody biorące udział w raidzie wybrane zostaną dobrowolnie spośród znajdujących się na magazynie gotowej produkcji zgłoszonego zakładu naprawczego. Nie będą dozwolone żadne zabiegi zmierzające do specjalnego przygotowania wytypowanych samochodów do jazdy. Dlatego wytypowane samochody będą oplombowane, a wyznaczona przez zakład naprawczy załoga będzie dopuszczona do samochodów bezpośrednio przed rozpoczęciem jazdy. Do załogi każdego samochodu, wyznaczonej przez zakład naprawczy i składającej się z kierowcy, przedstawiciela zakładowej kontroli technicznej wejdzie kontroler raidowy, wyznaczony przez kierownictwo raidu. Jego zadaniem będzie skrupulatne notowanie wszystkich, nawet najdrobniejszych niesprawności, jakie wykaże samochód podczas jazdy, rozchodu materiałów pędnych i części wymiennych, jak również korzystanie z pomocy obcej.

Jazda odbędzie się w październiku b. r. Zakłady naprawcze mają więc dość czasu, ażeby podnieść jakość swej pracy i wystąpić w raidzie ze sprzętem, który będzie reprezentował swój zakład.

Szefostwo służby samochodowej MON zgłosiło już udział szereg ekip samochodów: osobowych, osobowo-terenowych, ciągników i wozów ciężarowych z poszczególnych WZ Mot. W październiku więc będziemy świadkami „egzaminu dojrzałości" naszych zakładów naprawczych.

„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 218. Tel. 89680, wewn. 26-03, Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Zam. Nr 1136. 3-B-15292